LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

ANNO XLV - NUMERO 2 FEBBRAIO 1939 - XVII E. F.

BURLA DEL PIOVANO ARLOTTO
Quadro di BALDASSARRE FRANCESCHINI

Uno dei più popolari quadri di pittura di genere nel Seicento è certamente la "Burla del Piovano Arlotto,, di questo celebre burlone, che dettò per la sua tomba (è nella chiesa dei Pretoni in Firenze) l'umoristica e quasi beffarda epigrafe: "Questa sepoltura il piovano Arlotto la fece fare per sè e per chi ci vuole entrare,,.
Il Quadro fa parte, da molto tempo, della Galleria Palatina a Palazzo Pitti di Firenze ed è esposto nella Sala delle Allegorie. Fino a pochi anni fa era attribuito a Giovanni Mannozzi detto Giovanni da San Giovanni, perchè nato a San Giovanni Valdarno (1590-1636), ma ora è concordemente assegnato a Baldassarre Franceschini detto il Volterrano, da Volterra (1611-1689).

Il quadro rappresenta il piovano che, risalito dalla cantina ove aveva riempito un boccale di vino, annuncia all'anfitrione di essersi dimenticato di chiudere la cannella della botte.
La burla è stupida e crudele ma i convitati ne ridono e soffocheranno forse con le risate loro la protesta dell'anfitrione e la sua ira.
Questi, poi, avrà anche pensato che il vino buono era ormai tutto chiuso in fiaschi ed in bottiglie e quello lasciato in botte e che si disperdeva per la burla aveva pochi meriti davvero.

Ciò ch'è prezioso si chiude: come si fà dell'**Olio d'oliva Dante** che si vende soltanto in recipienti originali e sigillati.

L'**Olio d'oliva Dante** è prodotto della Casa **Giacomo Costa fu A. di Genova. -** Spremuto da Olive fresche e sane, ricco di vitamine soddisfa il buongustaio di maggiori pretese.

ANNO XLV
1939-XVII

LE VIE D'ITALIA

Numero 2
FEBBRAIO

SOMMARIO

ABBONAMENTO ANNUO A "LE VIE D'ITALIA"
Italia e Colonie L. **25,50** (Estero L. **45,50**)
Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA – CORSO ITALIA, 10 – MILANO

TURISMO

ALBERGHI PER LA GIOVENTÙ ANCHE IN ITALIA? UNA GRANDIOSA ORGANIZZAZIONE A FAVORE DEL TURISMO GIOVANILE

Le *Vie d'Italia*, fin dal 1932 (fascicolo di febbraio), hanno richiamato la pubblica attenzione su un movimento di vaste proporzioni, sorto in Germania ed estesosi rapidamente in molti Paesi, allo scopo di favorire il turismo giovanile – a piedi o in bicicletta – con la costruzione o l'adattamento di speciali «Alberghi per la Gioventù». Si tratta, in realtà – per la semplice e frugale ospitalità che offrono – più di rifugi che di veri alberghi, spesso costruiti appositamente, ma anche semplicemente adattati in edifici preesistenti, quali castelli, case cantoniere, conventi, ville, ecc.

L'articolo ricordato, pur non nascondendo le difficoltà da superare, auspicava il sorgere, sotto gli auspici di qualche organo dello Stato o del Partito, di un'analoga organizzazione nel nostro Paese, già per altre iniziative del Regime all'avanguardia in fatto di turismo e specialmente di turismo giovanile.

Nei 7 anni trascorsi, il movimento si è ingigantito ed esteso a 19 Stati europei (la Federazione Internazionale degli A. G. controlla un totale di oltre 6000 alberghi per il turismo giovanile, di cui circa 2000 nella sola Germania), e, per così dire, preme alle porte d'Italia, il Paese del turismo per eccellenza. Gli alberghi della Federazione germanica si sono diffusi fino al nuovo confine del Brennero; a N quelli della Federazione svizzera, a O quelli francesi. L'istituzione di simili rifugi si presenta dunque improrogabile anche in Italia, se non vogliamo rinunciare, da una parte, ad aprire il nostro Paese a forti correnti di giovani turisti stranieri, e dall'altra, a far beneficiare i nostri giovani di un'ulteriore facilitazione nella pratica del turismo.

Il problema è stato recentemente dibattuto su un autorevolissimo quotidiano, *Regime Fascista*, da A. F. Pessina, nome simpaticamente noto negli ambienti dello sport e del turismo anche per l'azione svolta come Presidente del Gruppo Italiano della Canoa. In una serie di articoli (*Regime Fascista* del 6, 8, 10 e 14 dicembre 1938-XVII), basati su una ampia documentazione e sui risultati d'un sopraluogo in Germania, Pessina, dopo avere illustrato le realizzazioni degli altri Paesi in questo campo, dimostra l'utilità, per non dire la necessità, di creare rapidamente in Italia un minimo di rifugi per la Gioventù, che permetta al più presto ai giovani stranieri almeno un circuito dalla frontiera a Roma e ritorno.

L'Esposizione internazionale di Roma (1942) aggiungerà alle clamorose manifestazioni turistiche un potentissimo elemento di attrazione occasionale. Se fin d'ora all'estero si manifesta sovente il rincrescimento che l'Italia non abbia ancora i suoi A. G., in quell'occasione questa deficenza sarebbe anche più fortemente sentita. Diciamolo francamente: che peccato se allora fossimo nell'impossibilità di accogliere schiere di giovani desiderosi di conoscere, forse la prima e sola volta nella loro vita, la nostra Italia e le sue prodigiose realizzazioni di questi ultimi tempi!

Meno di tre anni ci separano dal grande evento; è quindi manifesta l'urgenza di gettar le basi di un'organizzazione, che presenterà necessariamente problemi nuovi da risolvere e inevitabili difficoltà. Escluso dunque, data l'urgenza, che si possa fare assegnamento sicuro su un'organizzazione per così dire *spontanea*, l'articolista avanza la proposta della costituzione di un ente apposito, alle dipendenze dello Stato o del P. N. F. o di uno dei suoi organi, allo scopo di creare e amministrare gli alberghi. L'ente dovrebbe curare anzitutto l'attuazione di un primo programma comprendente un minimo di alberghi disposti in catena dal Brennero a Trento, Verona, Venezia, Bologna, Firenze e Roma, e da Roma a Pisa, Genova, Milano e al Sempione, con una diramazione da Genova a Ventimiglia, su un percorso di complessivi 2100 km.

La frequenza ideale degli A. G. lungo un itinerario è di uno ogni 30 km., corrispondenti alla distanza media che può essere coperta senza fatica in un giorno di marcia. Volendo ottenere tale frequenza, che si raggiunse soltanto nei Paesi ove l'organizzazione degli A. G. è molto progredita, occorrerebbero 70 alberghi. Una seconda soluzione potrebbe limitare la frequenza a un albergo ogni 100 km., distanza facilmente percorribile in un giorno in bicicletta: si avrebbero così 21 alberghi. Questa seconda soluzione rappresenta il programma minimo che si deve realizzare per il 1942. In ogni modo, sia con l'una, sia con l'altra soluzione, faremo dignitosamente fronte al nostro dovere di ospiti verso i giovani di ogni Nazione, i quali, se già ora aspirano a visitar l'Italia, tanto più si avvieranno a passare i nostri confini quando risuonerà alto nel mondo l'invito a visitare l'Esposizione mondiale.

Quali dovranno essere le caratteristiche degli A. G. italiani? A. F. Pessina crede che, ad eccezione dei maggiori centri ove il giovane turista logicamente desidererà fermarsi alcuni giorni, ciascun albergo non dovrà disporre di più di 50-100 cuccette. Pur calcolando di dedicare ampi locali alla cucina-refettorio, ove i nomadi si prepareranno i loro pasti, e ai servizi igienici che dovranno essere disposti con la massima cura, si tratterà, dunque, di edifici relativamente modesti, da costruire o da adattare allo speciale scopo cui devono servire. D'altra parte, secondo l'articolista, sarebbe da preferire, per motivi psicologici ed economici, e quando fosse possibile, la soluzione di adattamento in locali caratteristici già esistenti (castelli, conventi, fattorie, navi ancorate in porto, ecc.), poiché le nuove costruzioni apposite avranno sempre un che di standardizzato e, comunque, privo di caratteri peculiari.

Accanto o a poca distanza dall'A. G. non dovrà mai mancare il terreno per il campeggio. Questo del campeggio individuale o a piccoli gruppi (ve-

dere *Manuale del Turismo* della C.T.I. e il *Primo elenco di località adatte al campeggio* della C.T.I.) è un altro movimento cui è riserbato un grande avvenire e che non ha finora avuto in Italia lo sviluppo che merita. Esso verrebbe automaticamente e grandemente facilitato dalla creazione degli A. G.

Come si vede, l'idea degli A. G. è in moto: sappiamo, d'altronde, che essa ha destato vivo interesse in ambienti prossimi alle supreme Gerarchie. Non abbiamo, quindi, dubbio alcuno che l'idea troverà in breve rapida e soddisfacente attuazione. È questo l'augurio vivissimo della C.T.I., che nell'istituzione degli A. G. vede un ulteriore mezzo per lo sviluppo del turismo e per la maggior conoscenza dell'Italia nostra, avviata a tutte le conquiste civili.

Disposizioni relative all'impianto ed all'esercizio delle slittovie e sciovie.

La Gazzetta Ufficiale dell'11 novembre 1938-XVII pubblica il R. D. L. 7 settembre 1938-XVI, n. 1696, che determina le norme per l'impianto e l'esercizio delle slittovie, sciovie ed altri mezzi di trasporto terrestre a funi, senza rotaie. L'impianto e l'esercizio in servizio pubblico di slittovie e sciovie sono concessi o autorizzati dal Ministero delle Comunicazioni (Ispettorato generale delle ferrovie, tranvie e automobili). La concessione alla quale può farsi luogo quando l'impianto abbia carattere di stabilità per ciò che si riferisce alle parti meccaniche, ai fabbricati e alla linea, è fatta con decreto del Ministro per le Comunicazioni, sentita la Reale Commissione per le funicolari aeree e terrestri. La concessione stessa ha la durata massima di dieci anni, salvo rinnovo. L'autorizzazione è accordata dal Ministero delle Comunicazioni (Ispettorato generale delle ferrovie, tranvie e automobili) per la durata di una stagione, salvo eventuale rinnovo, di stagione in stagione.

Per gli impianti riconosciuti di particolare importanza turistica, il Ministro delle Comunicazioni può dichiarare la pubblica utilità dell'opera. In tal caso saranno applicabili le disposizioni di cui all'art. 2 della legge 23 giugno 1927, n. 1110, sulle funivie. Negli altri casi, il richiedente deve dimostrare di aver la proprietà del suolo all'uopo occorrente o di poter liberamente disporre di esso per l'impianto e l'esercizio per tutta la durata della concessione e dell'autorizzazione.

Sono soggetti alla preventiva approvazione del Ministero delle Comunicazioni le modalità d'esercizio, le tariffe e gli orari, che non possono essere successivamente variati senza l'autorizzazione del Ministero stesso. È fatto obbligo agli esercenti di versare allo Stato un contributo annuo o stagionale quale corrispettivo delle spese di sorveglianza. Per ragioni di incolumità pubblica il Ministero delle Comunicazioni potrà far sospendere l'esercizio in qualsiasi momento.

Entro sei mesi dall'entrata in vigore del presente decreto, gli esercenti dei mezzi di trasporto suddetti, già in esercizio, devono richiedere la concessione o l'autorizzazione governativa in base alle norme surriferite.

La nuova strada statale « Tiberina ».

Con R. Decr.-Legge 5 settembre 1938-XVI, n. 1594, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 18 ottobre 1938-XVI, n. 239, è stata costituita la nuova strada statale n. 3 bis, con percorso da Narni a Bagno di Romagna, denominata « Tiberina », che risulta composta dai seguenti tronchi stradali già esistenti:

Primo tronco: inizio presso Narni, all'innesto della strada statale n. 3 (« Via Flaminia »); termine a Sangemini, all'innesto della strada statale n. 79 (« Ternana »). Attualmente questo tronco è costituito dalla strada della provincia di Terni, che segue il medesimo tracciato.

Secondo tronco: da Sangemini a Todi, presso l'innesto con la provinciale « Tuderte ». Questo secondo tronco fa parte attualmente della S. S. n. 79 (« Ternana »).

Terzo tronco: dall'innesto precedente, presso Todi, all'innesto con la strada statale n. 75 (« Centrale Umbra »), presso Palazzone. In questo tratto la strada segue il tracciato dell'attuale strada « Tuderte », della provincia di Perugia.

Quarto tronco: dall'innesto precedente, presso Palazzone, seguendo l'attuale strada statale n. 75 (« Centrale Umbra »), all'innesto, presso Ponte San Giovanni, della provinciale per Umbertide.

Quinto tronco: dall'innesto precedente, presso Ponte San Giovanni, sulla strada statale n. 75, a San Giustino, seguendo i tronchi di strade della provincia di Perugia: Ponte S. Giovanni-Bosco, Bosco-Umbertide, Umbertide-Città di Castello, Città di Castello-San Giustino.

Sesto tronco: da San Giustino a San Sepolcro, sulla strada statale n. 73 (« Senese-Aretina e di Bocca Trabaria »).

Settimo tronco: da San Sepolcro all'innesto con la strada statale n. 71 (« Umbro-Casentinese »), presso Bagno di Romagna, ove termina la nuova arteria. L'ultimo tronco è costituito dai tratti San Sepolcro-Pieve Santo Stefano, Pieve S. Stefano-Verghereto e Verghereto-innesto S.S. n. 71, facenti parte della rete stradale delle province di Arezzo e Forlì.

Per effetto di questa nuova classifica, le numerazioni, le denominazioni e i percorsi delle strade suindicate, alcuni tronchi delle quali restano inseriti nella nuova strada statale n. 3 bis, vengono così modificati:

strada statale n. 79 « Ternana »:

il tronco dall'innesto con la « Tiberina »; presso Sangemini, per Terni a Rieti, conserva la numerazione e denominazione di strada statale n. 79 (« Ternana »);

il tronco dall'innesto con la « Tiberina », presso Todi, all'innesto con la strada statale n. 71 « Umbro-Casentinese », presso Orvieto, assume la numerazione e denominazione di « strada statale n. 79 bis (« Orvietana »).

strada statale n. 75 « Centrale Umbra »:

il tronco dall'innesto con la « Tiberina », presso Ponte San Giovanni, a Foligno, conserva la stessa numerazione e denominazione: strada statale n. 75 (« Centrale Umbra »);

il tronco dall'innesto con la « Tiberina », presso Palazzone, per Perugia, al bivio Riccio (innesto con la strada statale n. 71 (« Umbro Casentinese ») assume la seguente denominazione e numerazione: strada statale n. 75 bis (« Del Trasimeno »).

strada statale « Senese Aretina e di Bocca Trabaria »:

il tronco dall'innesto con la « Tiberina » a San Giustino per Bocca Trabaria ed Urbino a Calmazzo (innesto con la strada nazionale n. 3 « Flaminia ») assume la numerazione e denominazione di strada statale n. 73 bis (« Di Bocca Trabaria »);

il tronco dall'innesto con la « Tiberina », presso San Sepolcro, per Arezzo, Siena e Roccastrada, all'innesto con la strada statale n. 1 (« Aurelia ») conserva la numerazione strada statale 73 e assume la denominazione di « Senese Aretina ».

Nuovo Decreto-Legge sull'applicazione dell'imposta di soggiorno, di cura e turismo.

La *Gazzetta Ufficiale* n. 297, del 29 dicembre 1938, ha pubblicato il R. Decr.-Legge 24 novembre 1938-XVII, n. 1926, che dà norme per l'applicazione dell'imposta di soggiorno, di cura e turismo, secondo i criteri deliberati nella seduta del Consiglio dei Ministri del giorno 7 novembre u. s., della quale abbiamo dato notizie nell'ultimo numero della nostra Rivista.

Completando le notizie da noi già pubblicate, notiamo che, agli effetti dell'applicazione dell'imposta, gli alberghi, le pensioni, le locande, gli stabilimenti di cura e le case di salute sono classificati in sei categorie, alle quali corrispondono le seguenti quote giornaliere per persona:

Categoria	A (compr. le cat. L e S)	L. 3,—
»	B	» 2,50
»	C	» 2,—
»	D	» 1,50
»	E	» 1,—
»	F (compr. le locande) .	» 0,50

L'imposta negli alberghi viene esatta per un massimo di 30 giorni, poi rimane sospesa per i successivi 90 giorni.

Le ville, gli appartamenti, le camere ammobiliate e gli altri alloggi in genere sono distinti in quattro categorie. Da coloro che vi dimorano l'imposta è dovuta per tutta la durata del soggiorno, purché non superi i 120 giorni, a decorrere da quello dell'arrivo, nelle misure fisse individuali di L. 60 per la prima categoria, di L. 40 per la seconda, di L. 30 per la terza e di L. 10 per la quarta. A tale classificazione provvede, tenendo conto della loro importanza, attrezzatura, ubicazione, il podestà, sentito – nelle stazioni di soggiorno, di cura e turismo – il Comitato locale. La deliberazione del podestà deve essere immediatamente comunicata all'Ente Provinciale per il Turismo, e diventa esecutiva dopo essere stata pubblicata per otto giorni consecutivi all'albo pretorio del Comune. La classifica stessa può essere modificata, su reclamo degli interessati, dalla Giunta Provinciale Amministrativa.

Il decreto conferma i casi di riduzione stagionale e personale a favore dei domestici, dei fanciulli, delle famiglie numerose, delle comitive, già deliberati dal Consiglio dei Ministri e di cui abbiamo dato notizia nello scorso numero. Contempla poi casi di esenzione a favore delle seguenti categorie:

1° decorati di medaglia d'oro al valor militare;

2° mutilati e invalidi di guerra delle prime quattro categorie, nonché una persona accompagnatrice, quando la mutilazione o invalidità la renda necessaria;

3° ambasciatori e agenti diplomatici delle Nazioni estere, nonché consoli e agenti consolari, non regnicoli né naturalizzati, purché esista parità di trattamento negli Stati dai quali dipendono, e purché non esercitino nel Regno un commercio od una professione e non siano amministratori di aziende commerciali;

4° impiegati e salariati dello Stato, nonché gli appartenenti al R. Esercito e agli altri corpi armati dello Stato, quando si trovano nel Comune per ragioni di servizio;

5° sacerdoti che si recano nel Comune per ragione del loro ministero e i religiosi che dimorano presso collettività ecclesiastiche;

6° coloro che dimorano in alloggi di loro proprietà o comunque in alloggi per i quali risultino personalmente iscritti nei ruoli dell'imposta sul valore locativo, nonché i loro congiunti, parenti ed affini fino al terzo grado e le persone di servizio, quando abitino negli alloggi medesimi;

7° coloro che risultino assoggettati nel Comune all'imposta di famiglia e le persone abitualmente con essi conviventi;

8° i bambini di età non superiore ai tre anni;

9° coloro che dimorano in collegi e istituti a scopo di educazione o frequentano scuole pubbliche o private od altri istituti di istruzione aventi sede nel Comune;

10° coloro che sono ricoverati a regime comune in ospedali pubblici, manicomi, od altri istituti di assistenza;

11° coloro che si trattengono nel Comune a scopo di lavoro presso aziende industriali o agricole, od altre imprese;

12° le persone che pernottano in bivacchi o in rifugi alpini, con o senza custode.

Nelle stazioni di soggiorno e di cura, nonché nelle località climatiche, balneari e termali sono esenti dall'imposta, oltre le persone che abbiamo sopra indicate:

a) i poveri inviati per ragioni di cura a spese dello Stato, delle Provincie, dei Comuni o di una istituzione, anche privata, di assistenza o beneficenza;

b) i militari di truppa del R. Esercito, Marina, Aeronautica, M.V.S.N., RR. Carabinieri, e degli altri Corpi militarmente organizzati al servizio dello Stato, inviati alla cura per disposizione delle autorità competenti;

c) i mutilati e invalidi di guerra o per la causa nazionale, inviati alla cura per infermità contratte per le cause accennate;

d) i partecipanti in genere alle colonie o istituzioni similari dipendenti dalle organizzazioni del Partito Nazionale Fascista, o da enti pubblici, ovvero mantenute da imprese o ditte private senza scopo di lucro e con spesa a totale loro carico;

e) i medici-chirurghi.

Inaugurazione della strada Camaldoli-Badia Prataglia.

È stata inaugurata la strada che collega l'eremo di Camaldoli con Badia Prataglia, arteria di grande importanza turistica, poiché attraversa le zone più incantevoli del Casentino, rivestite di secolari foreste tanto sul versante toscano, quanto su quello romagnolo, e facilita lo sfruttamento di ragguardevoli riserve di legname, che finora non erano state utilizzate. Il progetto e l'esecuzione dell'opera sono dovuti alla Milizia Forestale, che per condurla a termine ha impiegato 30 mila giornate lavorative.

Riduzioni sul prezzo dei biglietti d'ingresso ai Musei estese alle comitive di 15 persone.

Il Ministero della Cultura Popolare, Direzione Generale per il Turismo, con circolare n. 896, in data 5 novembre 1938-XVII, ha stabilito di concedere la riduzione del 50% sul prezzo normale dei biglietti di ingresso nei Musei a comitive turistiche il cui numero minimo di componenti sia di 15, anziché di 20 persone, come stabilivano le disposizioni precedenti.

Il successo della nuova linea marittima nel Tirreno.

La nuova importante linea istituita recentemente dalla Società di Navigazione Adriatica per l'acceleramento delle comunicazioni marittime tra la Turchia, la Grecia e i porti italiani e francesi, ha incontrato il più vivo successo nei circoli commerciali turchi e greci. Infatti, con la nuova linea è possibile effettuare la traversata da Istambul al Pireo in 24 ore, essere a Roma in meno di 73 ore (sbarcando a Napoli), e raggiungere Marsiglia in meno di quattro giorni.

Un nuovo ufficio della C.I.T. a Suez.

È stata recentemente inaugurata sul Canale di Suez, a Porto Tewfik, che è il vero porto di Suez, la nuova Agenzia della C.I.T. Essa viene a colmare una grave lacuna, poiché nella località, frequentatissima da stranieri, mancava finora un ufficio di informazioni e vendita di biglietti di viaggio.

I transatlantici «Roma» e «Augustus» rimodernati.

Si svolgono con alacrità a Genova i lavori destinati a portare notevoli migliorie ai transatlantici *Roma* e *Augustus*. Le macchine dei due colossi verranno sostituite con altre più potenti, che aumenteranno la velocità di normale navigazione da 21 ad oltre 24 nodi all'ora. A questo fine i due transatlantici devono essere inoltre convenientemente allungati, ed aumenteranno anche i posti disponibili per i turisti. Modernissime innovazioni interne assicureranno la massima comodità ai passeggeri.

Proiezioni di film di propaganda turistica sulle nostre navi.

Da una rapida inchiesta compiuta fra i turisti e i passeggeri di varie nazionalità, sbarcati da navi italiane, è risultato che le proiezioni cinematografiche a bordo hanno incontrato vivo interesse. Particolarmente gradita è stata la proiezione di *film* riproducenti le più belle località della Penisola, i più famosi monumenti e le maggiori opere d'arte, ed anche alcune particolari manifestazioni folcloristiche delle varie regioni italiane.

merose e in parte ancora sconosciute diramazioni laterali della grotta e di tutti i diverticoli accessibili. È stata inoltre considerata la possibilità di sfruttare turisticamente, per il periodo estivo di maggior affluenza di visitatori, il singolare scoglio roccioso dell'Isola Foradada, emergente dal mare quasi di fronte alla Grotta del Nettuno, attraversata in tutta la sua larghezza da una galleria artificiale di sorprendente effetto.

L'osservatorio astronomico del Führer.

Un grande osservatorio astronomico dovrà sorgere in prossimità di Roma, dotato del materiale offerto dal Führer in occasione del suo recente viaggio in Italia. Il luogo in cui l'osservatorio sarà costruito è stato scelto sulle colline tusculane, a pochi chilometri da Frascati.

Nuovo ufficio tedesco a Milano per informazioni turistiche.

Lo scorso dicembre si è aperto in Milano, nella modernissima via del Littorio, il nuovo Ufficio germanico di informazioni turistiche. La vastità dei locali e il lusso dell'attrezzatura rispondono adeguatamente all'importanza che si attribuisce all'organizzazione propagandistica della Nazione tedesca. A disposizione del pubblico sono state messe numerose riviste e giornali tedeschi. L'ufficio, poiché è un istituto di propaganda turistica del Reich, non vende biglietti e non svolge nessuna attività commerciale.

Pubblicazioni tedesche sull'Italia.

In questi ultimi tempi l'interesse sempre vivo della Germania per l'Italia si è notevolmente accresciuto, come attestano le numerose pubblicazioni di scrittori tedeschi sull'Italia uscite in questi mesi a Berlino. Tra le più recenti si notano: *Italienische Gedichte mit Uebertragung deutscher Dichter* di Orst Rudiger, che è la traduzione in tedesco di numerose poesie e canti scelti in tutta la nostra letteratura, da San Francesco a D'Annunzio; *Die grosse Deutschen in Italien* di Herbert Nette, che narra la vita dei grandi Tedeschi in Italia; *Neapel und Sizilien als Land der Griechen erlebt* di Bettina Seipp, che è stata molto elogiata, poiché descrive in modo mirabile e rispondente alla realtà lo stupendo paesaggio; *Sardinien* di Max Niehaus, in cui l'autore, oltre a tracciare un quadro generale del paesaggio, ha ricordato la storia e la civiltà dell'isola.

Nuova linea automobilistica San Remo-Imperia.

È stata inaugurata, lo scorso dicembre, la nuova linea automobilistica San Remo-Imperia, gestita dalla S.A.T., che costituisce il necessario prolungamento di quella, già in funzione, dalla costa francese a San Remo. Notevole è il beneficio turistico e commerciale che ne deriva, poiché altre 14 coppie di corse giornaliere allacciano così Imperia alla Riviera francese. Con questo nuovo servizio la distanza Ventimiglia-Imperia è coperta in un'ora e 35 minuti. Il prezzo di sola andata è di L. 9 e di L. 14 quello di andata e ritorno.

Il lago di Como popolato di cigni.

Alle molte attrattive che rendono il Lago di Como mèta di turisti, un'altra se ne aggiunge ora per merito della Società « Avifauna » di Lugano. Essa ha offerto al Comune di Como un certo numero di ci-

gni per popolare il lago di questi volatili. Il dono è stato accettato e i cigni sono già stati immesssi nelle acque del lago.

Accordi del Convegno universitario italo-polacco.

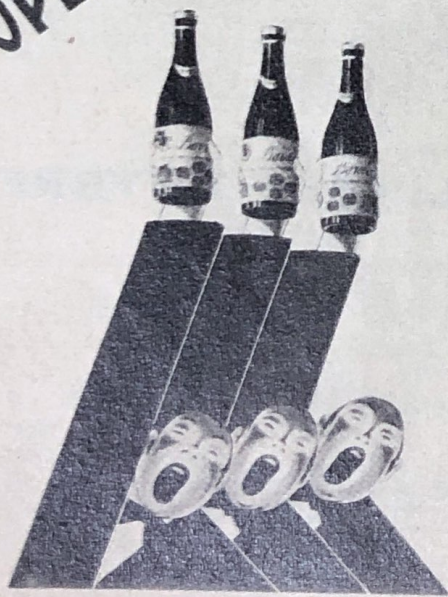
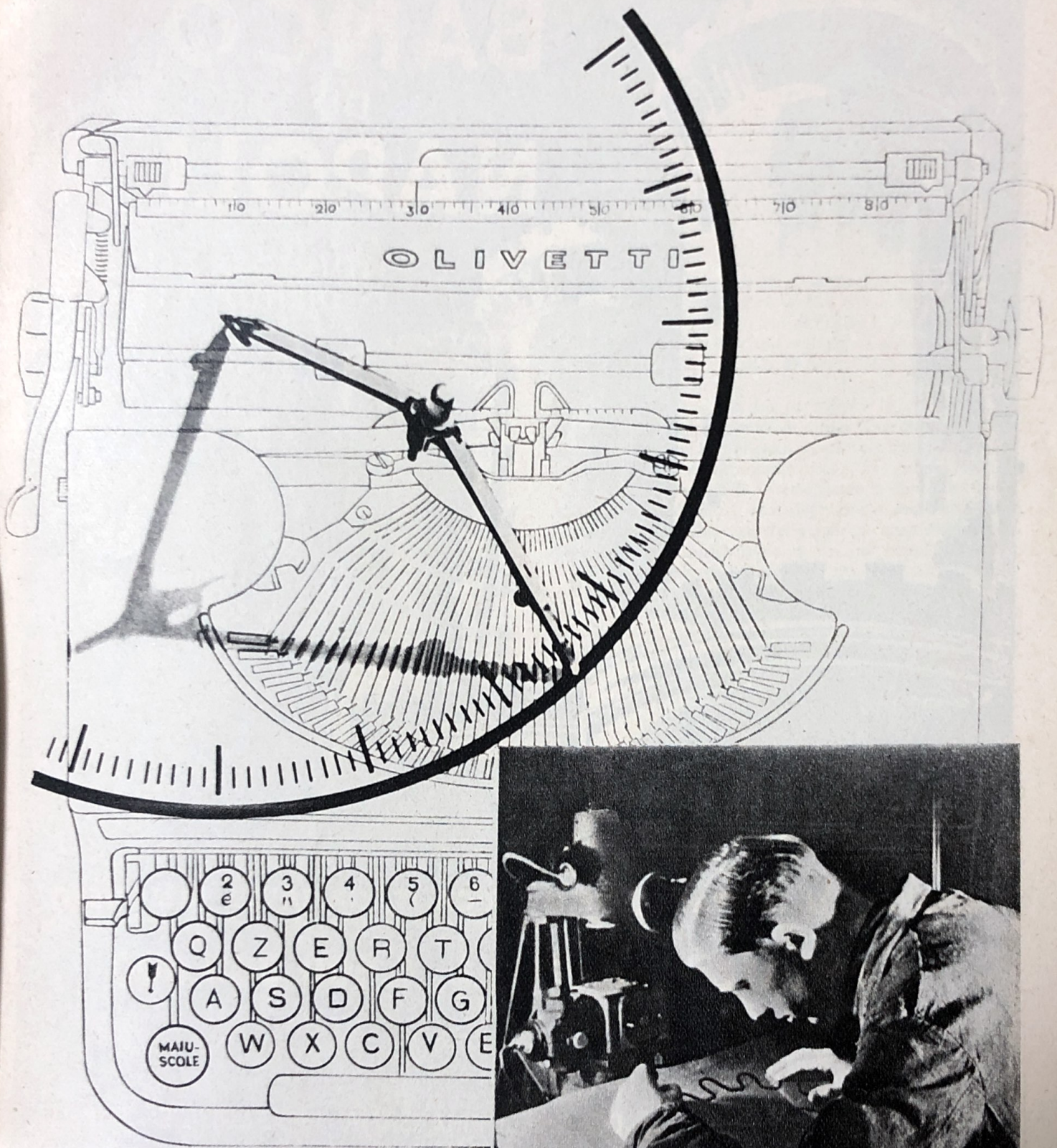
Lo scorso dicembre si è concluso, in uno spirito di schietta e fattiva collaborazione, il primo Convegno universitario italo-polacco. Le due delegazioni hanno discusso e concordato uno schema di attività comuni sul piano culturale sportivo, assistenziale e politico. Tali attività saranno regolate dalle rappresentanze delle rispettive organizzazioni e si concreteranno in convegni annuali, in cui saranno esaminati i problemi più interessanti per la gioventù dei due paesi. Anche gli scambi di borse di soggiorno e il movimento turistico giovanile tra l'Italia e la Polonia saranno controllati e diretti organicamente. Infine si intensificheranno gli incontri sportivi, che sono già numerosi, e gli scambi giornalistici.

Attività archeologica: scavi di Sebatum e della Basilica Costantiniana.

In varie parti d'Italia si vanno eseguendo lavori di scavo, che dànno interessanti risultati. Tra i più importanti sono gli scavi romani nel territorio di San Lorenzo, in Val Pusteria. Essi, infatti, hanno portato alla luce un'intera stazione romana, *Sebatum*, che per la vastità degli edifici, senza dubbio dovette avere un'importanza molto maggiore di quella dell'attuale paese di San Lorenzo, in quanto occupava una superficie di oltre 1500 metri di raggio. Tra gli avanzi scoperti vanno segnalati un edificio con torre poligonale, ancora ben conservato; un altro edificio di enormi dimensioni e di straordinaria solidità, con muri perimetrali in ottimo stato, e alcuni fabbricati provvisti di calidario. Sono state ritrovate molte monete d'oro e di bronzo in base alle quali si può stabilire con certezza l'epoca in cui visse la colonia. Vari oggetti ed utensili, armi ed attrezzi da lavoro non lasciano alcun dubbio sul fatto che la città appartenne ai Romani.

Importanti per i risultati ottenuti sono pure gli scavi della Basilica Costantiniana a Roma, fatti iniziare nel 1934 da S. S. Pio XI, sotto la navata centrale della Basilica Lateranense e continuati per tutto il 1938. Gli scavi hanno rivelato pagine ignorate della storia della Basilica e della zona del Celio, nella quale il tempio venne edificato dall'imperatore Costantino. Dagli scavi è risultato che Costantino fece costruire la Basilica sull'area occupata dagli accampamenti eretti da Settimio Severo alla fine del secondo secolo dell'Impero. A sua volta la caserma severiana era stata costruita su edifici anteriori, che hanno restituito pregevoli affreschi decorativi, rivestimenti di marmi policromi, pavimenti in mosaico e frammenti architettonici. Per la grandiosa esplorazione si è dovuto sterrare un'area di oltre 100 metri di lunghezza per 40 di larghezza, alla profondità di dieci metri.

La scoperta di una sorgente medicamentosa a Fasano Riviera.

Nei pressi di Fasano Riviera, sul lago di Garda, si è scoperta una nuova sorgente di acqua medicamentosa. Date le sue qualità vigorifere, è stata chiamata «Sorgente dell'eterna giovinezza». Le sue acque sono radioattive ed hanno grande potere vivificante.

OLIVETTI COSTRUISCE CON NORME DI ALTA PRECISIONE
CON MATERIALI SPECIALI E METODI MODERNISSIMI

la nuova olivetti studio 42

TURISMO NAUTICO

A proposito di "idrofobia"...

Una precedente nota in cui si esprimeva il sospetto che la causa reale della scarsa diffusione del turismo nautico tra noi fosse una vera e propria idrofobia ha invogliato molti consoci a scriverci, dapprima con l'idea di controbattere le nostre argomentazioni, ma poi, purtroppo, dovendone riconoscere la fondatezza.

Uno di essi, il sig. Aldo Furlanetto, anzi, ci apporta il preziosissimo concorso della sua competenza in materia, poiché si tratta di un Veneziano. Ed egli appunto, nella sua qualità di appassionato di tutto ciò che concerne il mare, l'acqua e tutti i mezzi nautici, deve – con vero rincrescimento – riconoscere che anche tra i Veneziani molti sono *idrofobi* e pochissimi coloro i quali abbiano radicato l'entusiasmo per gli *sports* nautici.

« Negli ultimi anni – aggiunge – è bensì vero che si è un po' sviluppata la passione per il remo e per la vela, per merito anche dell'O.N.D.; ma si nota però che i giovani Veneziani si sentono attratti maggiormente dalla bicicletta, dalla moto o dall'auto. In quanto alla motonautica, essa è intesa non quale uno *sport*, ma bensì come un lusso, e questo perché, anzitutto, non si è motonauti se non si corre con la propria barca almeno a 50 all'ora; poi perché le spese e i consumi sono elevatissimi; ed infine perché i regolamenti e le leggi vigenti sono tali che molti si scoraggiano di fronte alle loro complicazioni. Questi i fatti principali per cui si preferisce lo svago di terra a quello dell'acqua ».

La mania della velocità.

« Io posseggo un comodo motoscafo – è sempre il sig. Furlanetto che scrive – che mi dà molta soddisfazione, attrezzato per lunghe gite e, naturalmente, di velocità limitata. Molti mi chiedono: – Che velocità raggiungete? – 16 o 18 km. Meraviglie e commenti quasi di commiserazione! Tutto questo è conseguenza del non conoscere affatto le attrattive, le emozioni e il godimento di poter marciare sull'acqua, di ignorare le bellezze di certe plaghe che non si vedono se non navigando ».

È conseguenza della propaganda a rovescio fatta proprio dalle grandi manifestazioni motonautiche sportive e specialmente della prima riunione veneziana di dieci anni or sono. In un paese abituato al placido andare della gondola ed alle velocità non certo terrificanti dei vaporetti, il veder di botto saettare i bolidi di Gar Wood e di Seegrave a quasi 150 km. orari, produsse un'alterazione radicale nella mentalità degli spettatori, i quali deridevano il bellis-

simo grosso motoscafo da crociera del famoso sarto francese M. Patou, che marciava appena a 50 km. Nessuno si curò allora di far comprendere alla massa che i bolidi costituivano un semplice spettacolo di attrazione, che nulla essi avevano da vedere con le imbarcazioni destinate a portare onestamente sulle acque della gente normale, e che il deriso motoscafo di M. Patou, per marciare a quei meschinissimi 50 orari, consumava all'ora sole 600 (diciamo seicento) lire di benzina! Tutti i giornali si affannarono ad esaltare i bolidi venuti d'oltre Oceano e d'oltre Manica, auspicando il giorno in cui anche noi avremmo avuto la fortuna di veder saettare bolidi nostri ad eguali terrificanti velocità.

L'auspicato giorno è venuto, perché oggi anche noi abbiamo un conte Rossi ed un ing. Cattaneo che vanno a 150 all'ora; e noi, con tutti gli Italiani, ne siamo lietissimi. Ma... che cosa è avvenuto in questi dieci anni della motonautica normale? È avvenuto – e non ci stancheremo mai di ripeterlo – che si è semplicemente dimezzata. Da oltre duemile motoscafi circolanti dieci anni fa (precisamente 2222) siamo discesi, alla fine del 1937, a poco più di mille. Le statistiche del 1938 non sono note ancora, ma non crediamo che siano salite di molto.

La solita richiesta...

« Per quanto concerne la spesa di acquisto di un motoscafo, è vero che sarebbe possibile trovarne di piccoli, non di lusso, ma solidi e ben costruiti con spesa relativamente modesta. Ma il combustibile? Qui sarebbe bene intesa una campagna che favorisse i motonauti. Perché, dato il numero esiguo di motoscafi in Italia in confronto delle automobili, non si potrebbe, a titolo di incoraggiamento e di propaganda, praticare un prezzo più conveniente? Basterebbe raffrontare il percorso medio che si può effettuare con un litro di benzina tra un'auto ed un motoscafo ». Così ancora il nostro Consocio. Già nel numero di luglio dello scorso anno abbiamo risposto a consimili lagnanze ed abbiamo riferito il recente esempio della Svizzera, che dal mese di aprile 1938 ha concesso i carburanti ad un prezzo ridotto di oltre la metà ai motoscafi del lago di Ginevra. Ma una cosa è stabilire quattro o cinque posti di rifornimento e di controllo intorno al Lago Lemano, per servire alcune centinaia di motoscafi, e ben altra sarebbe quella di provvedere a rifornire a prezzo ridotto i nostri mille motoscafi. Facile sarebbe per Venezia e per i tre maggiori laghi, dove si trova la quasi totalità di essi. Ben più difficile invece per gli altri pochissimi – che per equità e a scopo di propaganda non si potrebbero escludere dal beneficio – disseminati ad uno o due lungo le migliaia di chilometri di coste, sui laghi minori, sui fiumi e nelle isole. Difficoltà di ordine pratico e tema di possibili abusi, ecco, secondo noi, gli scogli che si frappongono ad un'agevolazione la cui importanza non è possibile sia sfuggita alla vigile attenzione del Governo Fascista.

...e la solita " Via Crucis ".

Crediamo opportuno riprodurre qui tutto un brano della lettera dello stesso egregio Consocio, perché finora la nostra è stata – se non siamo male informati – la sola *vox clamantis in deserto*, ed è bene perciò che si sappia come stanno le cose dalla diretta parola degli interessati:

« Circa le pratiche necessarie al possesso ed alla conduzione di un motoscafo, debbo fare dei rilievi, che considero specialmente particolari per Venezia. È nota la legge sulle licenze di navigazione in data 9 maggio 1932: allora si credette di poter navigare liberamente e finalmente sul nostro bel mare aperto fuori delle dighe. Macchè! Agli effetti pratici risultò che i documenti del Circolo Ferroviario non equivalevano niente affatto a quelli della Capitaneria di Porto. In altre parole, si rimase al punto di prima. Alcuni interessati interpellarono il Circolo Ferroviario di Verona, la Capitaneria di Porto, la Lega Navale, il Ministero della Marina. Risultato? Disaccordo nelle interpretazioni, incertezze, confusioni, quindi: *loda il mar, ma tienti alla terra*.

« Un episodio: la scorsa estate il proprietario di un bel topo a vela, col quale usciva sempre in mare (tutte le barche a vela possono liberamente navigare), pensò di comprarsi un motorino per aiutarsi in caso di bonaccia. Da quel momento il poveraccio si vide costretto a restarsene in laguna per evitare noie o peggio, ed a quest'ora, suppongo, avrà venduto il suo motore a qualche altro illuso ».

Il Consocio sa di interpretare il pensiero di molti Veneziani, i quali tutti sarebbero lieti e contenti se si ovviasse finalmente a questo stato di cose.

Attività canoiste della passata stagione.

Già nei precedenti numeri abbiamo illustrato la lodevole attività dei soci del Gruppo Italiano della Canoa. Ora ci piace far cenno di due gite compiute sotto la direzione del consigliere della Sezione di Roma del G.I.C., prof. Salvadori, allo scopo di trarne qualche deduzione... antivelocistica.

Ecco, dunque, il prof. Salvadori che, in canoa, con la sua signora, se ne va il 19 giugno u. s. da Roma a Fiumicino. Con una punta pedestre alla secolare pineta di Fregene ed alla magnifica spiaggia, un'intera bellissima giornata di turistico svago è trascorsa. Distanza? Una cinquantina di chilometri.

Dieci giorni dopo lo stesso prof. Salvadori, con sette canoisti, si trova sulla piazza di Trevignano, un pittoresco paesetto sulle rive del lago di Bracciano. Si montano le canoe e si fa la traversata del lago (km. 8) fino a Bracciano. Si smontano le canoe tra la festosa curiosità della gente del luogo, ed in ferrovia si ritorna a Roma. Ma il prof. Salvadori, nella sua relazione sul Bollettino del G. I. C., avverte: « Il Lago di Bracciano, per la bellezza delle sue rive e per i numerosi e pittoreschi paesi che lo circondano, si presta a magnifici campeggi. Bracciano è raggiungibile in ferrovia, ma la stazione dista due chilometri dal lago. Il giro completo del lago si può fare in un giorno, ma *è consigliabile farlo in due giorni*, pernottando in tenda presso Trevignano o presso Anguillara ».

Due giorni per visitare e fare il giro del Lago di Bracciano, che ha un perimetro di km. 31. Questo si chiama turismo? A quei tali motonauti che disprezzano i motoscafi a 50 all'ora, basterebbe un quarto d'ora. E per essi, con due o tre ore, anche il giro dei tre nostri maggiori laghi sarebbe un fatto compiuto. A tale stregua, durante un mese tutta l'Italia sarebbe già venuta a noia; in tre mesi tutta l'Europa; in un anno il mondo intero. Ed il resto della vita tappati in casa, per attendere che siano aperte le comunicazioni interplanetarie!

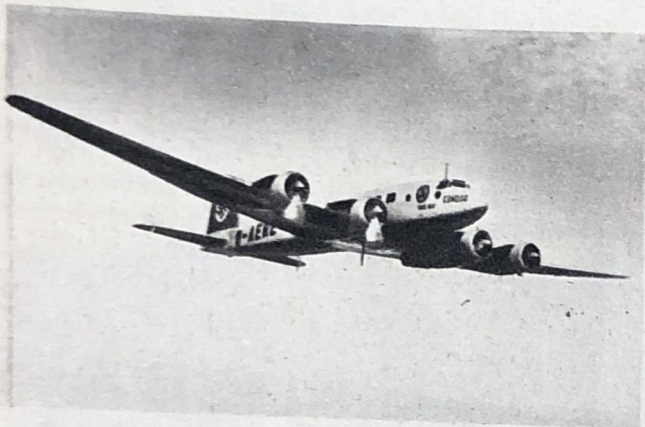
ROBERTO DEGLI UBERTI

AERONAUTICA

Altri primati dell'Aviazione Fascista.

La mattina del 4 dicembre 1938-XVII un apparecchio da bombardamento tipo *Savoia*, munito di motori *Piaggio*, partito dall'Aeroporto di Montecelio alle ore 8,24, ha battuto 5 primati internazionali di velocità e precisamente:

1. Primato internazionale di velocità su 2000 chilometri senza carico.
2. Primato internazionale di velocità su 2000 chilometri, con 500 chilogrammi di carico utile.
3. Primato internazionale di velocità su 2000 chilometri, con 1000 chilogrammi di carico utile;
4. Primato internazionale di velocità su 2000 chilometri, con 2000 chilogrammi di carico utile.
5. Primato internazionale di velocità su 1000 chilometri, con 2000 chilogrammi di carico utile.

I primi quattro primati erano detenuti dalla Francia con apparecchio «Amiot 370», alla media di km/h 437,025, che è stata superata, dall'ala italiana, di 31,786 km/h., avendo l'apparecchio «Savoia»

realizzata una media oraria di km. 468,811. Il quinto invece, che era già in possesso dell'Italia con la velocità di km/h 448,095 è stato migliorato di km/h 24,730, avendo l'apparecchio superato il percorso di 1000 chilometri alla media oraria di km. 472,825.

La prova è stata effettuata sul circuito Santa Marinella-Napoli (Vesuvio)-Monte Cavo-Santa Marinella, della lunghezza di 500 chilometri.

L'apparecchio, che era pilotato dal Ten. Col. Angelo Tondi e dal Maresciallo Giovanni Pontonutti, con a bordo i motoristi Dino Risaliti e Mattia Razzano, è entrato in pista alle ore 8,47′ 52″ e 4/5, ed ha tagliato il traguardo alle ore 13,3′ 50″ e 4/5. Il primo giro è stato effettuato in ore 1,5′ 28″ e 1/5 alla media oraria di km. 458,224; il secondo in ore 1,3′ 30″ e 3/5 alla media oraria di km. 472,366; il terzo giro in ore 1,3′ 23″ e 1/5 alla media oraria di km. 473,285; il quarto giro in ore 1,3′ 36″ alla media oraria di km. 471,698.

Il carico utile era rappresentato da 2000 chilogrammi di bombe.

Le norme per la Leva aeronautica.

La Camera Fascista ha approvato il disegno di legge concernente la leva aeronautica.

La nuova leva ha lo scopo di provvedere alla Regia Aeronautica i giovani obbligati alla prestazione del servizio militare, che siano particolarmente adatti ai servizi aeronautici nelle tre forme di impiego: naviganti, specialisti e governo, in modo da poter assicurare il contingente indispensabile per le esigenze della Regia Aeronautica.

Tutti i cittadini riconosciuti idonei per condizioni fisiche, culturali e per attitudini al servizio di pilotaggio aereo, sono soggetti alla leva aeronautica, per il ruolo naviganti.

Sono iscritti d'autorità i cittadini che al 1° gennaio dell'anno in cui compiono il 18° anno di età o prima dell'apertura di leva siano iscritti fra la gente dell'aria, non in qualità di pilota; siano muniti di brevetto di specializzazione aeronautica; abbiano frequentato corsi preaeronautici per specialisti; abbiano frequentato corsi di volo senza motore; già arruolati con ferma volontaria nella Regia Aeronautica, nel ruolo specialisti.

Sono altresì iscritti d'autorità nella leva aeronautica, per il ruolo specialisti, entro i limiti delle necessità organiche, i cittadini che si trovino nelle seguenti condizioni: *a*) operai, in servizio da almeno sei mesi, presso stabilimenti di materiale aeronautico; *b*) operai addetti, da almeno sei mesi, alle linee aeree civili, alle officine e stabilimenti della R. Aeronautica, sia militari che civili.

Il Ministero dell'Aeronautica provvede e sopraintende a tutte le operazioni della leva aeronautica.

Sono organi della leva aeronautica: *a*) i centri di reclutamento e mobilitazione; *b*) i Consigli di leva aeronautica; *c*) le Commissioni mobili di leva aeronautica.

Tutti i militari appartenenti alla Regia Aeronautica hanno obbligo di volo, ognuno nell'ambito del proprio impiego e delle proprie attribuzioni, secondo istruzioni particolari che saranno impartite dal Ministero dell'Aeronautica.

Facilitazioni tariffarie tra Roma e Ancona.

A partire dal 15 dicembre 1938-XVII, è stato istituito sulla linea aerea Ancona-Roma e viceversa, un biglietto speciale di andata e ritorno al prezzo di L. 130. Il biglietto ha la validità di sette giorni dalla data del viaggio di inizio.

L'attività dell'"Ala Littoria".

Durante l'esercizio 1937-1938 lo sviluppo delle linee aeree gestite dall'«Ala Littoria» è passato da km. 20.120 a km. 27.110, con un aumento di km. 6990.

Il numero dei passeggeri trasportati durante questo periodo è salito a 119.280, cifra che, in confronto agli 87.342 trasportati nell'esercizio 1936-1937, segna un aumento di 31.938 passeggeri.

Sono stati trasportati inoltre kg. 494.502 di posta, kg. 775.953 di merci e giornali e chilogrammi 1.823.270 di bagagli.

Il numero dei chilometri percorsi in volo dagli apparecchi della Società durante lo stesso esercizio è di 11.081.483.

Corsi di volo librato per la G.I.L.

Possono aspirare a frequentare i corsi di volo librato i giovani che si trovano nelle seguenti condizioni:

Gli Avanguardisti e GG. FF. che abbiano compiuto il 16° anno di età e non superato il 19°, muniti di licenza di Scuola Media Inferiore o promozione alla 4ª classe ginnasiale.

Fascisti universitari e GG. FF. che abbiano superato il 19° anno di età, non abbiano ancora prestato servizio militare di leva e siano in possesso di uno dei seguenti titoli: diploma di maturità classica, diploma di maturità scientifica, diploma di abilitazione magistrale, diploma di abilitazione rilasciato da una qualsiasi sezione di istituto tecnico.

Gli aspiranti debbono risultare idonei alla visita medica preventiva e alla visita psicofisiologica presso un Istituto Medico Legale della R. Aeronautica o presso apposita Commissione inviata dal Ministero dell'Aeronautica.

I minorenni debbono presentare l'atto di consenso dei genitori o di chi ne fa le veci.

I corsi si svolgono nelle scuole di volo librato e ciascun corso ha la durata media di circa 30 giorni.

Le spese di viaggio sono a carico dei G.U.F. o Comando Federale G.I.L. di appartenenza; quelle per il vitto e l'alloggio durante il corso sono a carico della Scuola.

L'affluenza ai corsi è regolata dal Comando generale G.I.L. (Centro premilitare Leva dell'Aria), tramite i G.U.F. e i Comandi federali di appartenenza degli aspiranti.

Ciascun allievo che viene inviato a una scuola deve essere dotato dei seguenti indumenti: *a*) uni-

forme regolamentare della propria organizzazione; *b*) tuta del tipo olimpionico; *c*) forti calzature; *d*) tasca a zaino o sacco alpino; *e*) biancheria e oggetti di corredo personale.

Gli allievi possono scegliere il periodo di tempo in cui desiderano frequentare il corso, poiché l'attività delle scuole è continuativa.

Agli allievi che al termine del corso avranno superate le prescritte prove teorico-pratiche verrà rilasciato l'attestato « B » di pilota d'aliante.

L'attestato « B » di pilota d'aliante è titolo di preferenza per l'ammissione ai concorsi per allievi ufficiali e sottufficiali piloti banditi annualmente dal Ministero dell'Aeronautica e per l'iscrizione alle liste di leva dell'aria.

Per le iscrizioni e maggiori informazioni basta rivolgersi al proprio G.U.F. o al proprio Comando federale G.I.L. (Sezione premilitare leva dell'aria).

Il traffico aereo fra l'Italia e i suoi territori africani.

Il contributo che l'organizzazione dei servizi aerei e commerciali dell'« Ala Littoria » ha apportato prima alla conquista e poi alla valorizzazione dell'Impero appare evidente dalle seguenti cifre:

Nell'esercizio 1935-36 sono stati trasportati 10.507 passeggeri, nel 1936-37 essi sono saliti a 17.180, superando di 6673 quelli trasportati nell'annata precedente; e nell'esercizio 1937-38 si ha una differenza anche maggiore e cioè di 11.725 in più, essendo stati trasportati complessivamente 28.425 passeggeri. In tre esercizi, il numero dei passeggeri che si sono serviti dei vari servigi civili istituiti tra l'Italia e le sue terre africane è quasi triplicato. Con l'estensione delle linee e con l'intensificazione del traffico sulle linee stesse, il numero complessivo dei chilometri volati è passato da 1.445.000 dell'esercizio 1935-36 a 1.794.637 nel 1936-37, fino a raggiungere 2.527.605 nel 1937-38.

Il bilancio dell'Aeronautica portato a 2.165.060.000 lire.

Nella riunione del 14 dicembre XVII il Consiglio dei Ministri, presieduto dal Duce, ha discusso ed approvato il bilancio di previsione dello Stato per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1939-XVII al 30 giugno 1940-XVIII.

I crediti per il Ministero dell'Aeronautica sono stati fissati in lire 2.165.060.000, con un aumento di lire 900.060.000 sullo stato di previsione per l'esercizio in corso.

Per un ulteriore sviluppo e accelerazione degli armamenti nel cielo, sul mare ed in terra – imprescindibile necessità, data la situazione – sono stati assegnati dieci miliardi di lire. La spesa complessiva del prossimo anno finanziario prevista per le amministrazioni militari ascende a lire 8.274.600.000, con un aumento sul preventivo 1938-39 di lire 2.475.700.000, prima quota dei dieci miliardi stanziati.

Servizio bisettimanale Addis Abeba-Dire Daua-Gibuti.

A decorrere dal 2 dicembre 1938 la linea aerea Addis Abeba-Dire Daua-Gibuti, gestita dall'« Ala Littoria », ha assunto frequenza bisettimanale con partenza da Addis Abeba ogni martedì e sabato e da Gibuti ogni mercoledì e domenica.

Concorso nazionale per il volo muscolare.

Il Comitato Nazionale promotore di una gara per il volo muscolare umano, il cui regolamento venne emanato a suo tempo dalla Presidenza della R.U.N.A., si è rivolto a S. A. R. il Conte di Torino per pregarlo di porre l'interessante manifestazione nazionale sotto il suo alto patronato. L'Augusto Principe ha fatto conoscere che ha gradito l'offerta ed ha assunto l'Alto Patronato del Comitato Nazionale per il Volo muscolare umano.

Poiché in base al regolamento il termine utile per le proposte da presentare al Comitato Nazionale scadeva il 31 dicembre 1938, la Commissione ha stabilito di prorogare al 30 giugno 1939 il termine suddetto. Ciò per dar modo a numerosi inventori di sperimentare meglio i loro ritrovati e per allargare la cerchia dei concorrenti.

È da notare inoltre che le 100.000 lire messe inizialmente in palio dalla R.U.N.A. quale premio per la gara, mercé l'interessamento del Comitato Nazionale per il Volo muscolare, che ha sollecitato Enti e privati ad erogare dei contributi alla gara, sono state portate alla cospicua somma di lire 1.200.000.

Tutti coloro che vorranno avere informazioni, consigli e assistenza ai loro progetti per la risoluzione dell'interessante problema del volo muscolare umano, potranno rivolgersi al Comitato Nazionale che ha sede in Torino – Piazza Castello, 1. Detto Comitato emette periodicamente anche un bollettino per tenere al corrente i propri aderenti dei progressi e delle esperienze che si fanno in Italia e all'estero.

Esperimenti di un freno aerodinamico.

Nei giorni scorsi sono stati effettuati sull'aeroporto di Arcore, interessanti esperimenti di un sistema di freno aerodinamico ideato dal pioniere d'aviazione Ballerio.

Il freno è stato applicato ad un apparecchio da turismo « Breda 15 », pilotato dall'aviatore Peretti, il quale ha eseguito numerose prove di atterraggio.

I risultati degli esperimenti sono stati molto soddisfacenti.

Berlino-Tokio in due giorni.

Un quadrimotore tedesco « Focke Wulf », del tipo « Condor », partito alle ore 16 del 28 novembre scorso dall'aeroporto di Tempelhof (Berlino), ha atterrato alle ore 14,35 (ora italiana) del giorno 30 all'aeroporto di Tachikawa (Tokio). In meno di due giorni è stato così effettuato un volo dalla Germania al Giappone. Sull'apparecchio, che è quello stesso che nell'agosto scorso ha effettuato il volo Berlino-New York e ritorno, si trovavano i piloti Henke e Moreau, il marconista Dierberg, il motorista Kober, un passeggero e il console di Germania a Tokio, Jung.

L'intero percorso di circa 14.000 chilometri è stato coperto facendo scalo a Bassora, Caraci e Hanoi, alla velocità commerciale di circa 300 chilometri all'ora, senza tener conto del tempo impiegato per i rifornimenti nei tre scali.

Durante il viaggio di ritorno il « Condor » è stato costretto a compiere, per rottura di un tubo di alimentazione, un ammaraggio di fortuna sull'oceano, al largo di Rosario, nella baia di Manila. L'equipaggio è rimasto illeso, mentre l'apparecchio si è sommerso in acqua poco profonda. Si tenterà di ricuperarlo.

L'aviolinea Berlino-Teheran prolungata fino al Siam.

La Germania ha iniziato trattative per il prolungamento fino al Siam dell'aviolinea per posta e passeggeri della Lufthansa Berlino-Bagdad-Teheran.

Inoltre la Lufthansa ha annunciato per il 1939 una frequenza di 4 viaggi settimanali sulla linea Germania-Sud America.

Un primato mondiale tedesco di volo a vela: cinquanta ore e un quarto.

I due aviatori tedeschi August Boedecker e Karlheinz Zander hanno battuto un nuovo primato mondiale di volo a vela.

I due piloti, partiti con il loro apparecchio dal campo di Rossitten alle ore 10,45 dell'11 dicembre 1938, hanno tenuto l'aria fino alle ore 13 del giorno 13 dicembre 1938.

La durata del volo di 50 ore e 15 minuti costituisce un nuovo primato mondiale per apparecchi di volo a vela.

Il precedente primato di ore 40 e 38 minuti apparteneva agli aviatori germanici Bacher e Fuhringer.

Il volo strumentale nelle Società aeree americane.

In numerose società aeree civili degli Stati Uniti i piloti vengono sottoposti ogni tre mesi a prove di volo strumentale. Chiusa ermeticamente la carlinga dell'aeroplano, essi debbono eseguire le seguenti manovre, regolandosi con i soli strumenti di bordo: decollo, spirale, virate a 45, 90 e 180 gradi, voli guidati per mezzo di radiofari, atterraggi, e infine debbono saper ritrovare l'aeroporto dopo che l'orientamento è stato fatto loro perdere deliberatamente dal capo pilota che dirige queste prove.

Ordinazioni britanniche all'industria aeronautica canadese.

È stato firmato recentemente a Londra, tra il Ministero dell'Aria britannico e i rappresentanti dell'industria aeronautica canadese, un contratto per la fornitura di 100 bombardatori « Handley Page H. P. 52 » « Hampden » bimotori « Bristol Pegasus » da 900 cavalli. Tali apparecchi dovranno essere consegnati all'aviazione inglese entro il 1940.

La costruzione degli aeroplani avverrà in 6 officine per la produzione delle singole parti, e in 2, poste a Toronto e a Montreal, per il loro montaggio.

I profitti delle " Imperial Airways ".

Il bilancio delle *Imperial Airways* segna un notevole regresso. Mentre i profitti della Società dal 31 marzo 1936 al 31 marzo 1937 sono stati di 396.206 sterline, nel corrispondente periodo 1937-38 sono scesi a 299.523 sterline.

La crisi si è fatta sentire soprattutto nella rete europea della Società, la quale invoca a sua discolpa il continuo e deplorevole ritardo nella consegna della nuova flotta di aerei terrestri, ritardo dovuto a circostanze indipendenti dal controllo della Compagnia.

Apparecchio gigante a 275 miglia orarie.

Il Ministero dell'Aria Inglese ha ordinato alla *Fairey Aviation Co.* un quadrimotore da trasporto, capace di allogare 30 passeggeri e raggiungere una velocità massima di 275 miglia orarie (circa 443 km./ora).

L'apparecchio disporrà di una velocità di crociera di 220 miglia orarie, alla quota di 10.000 piedi (=3050 m.), e la sua autonomia gli permetterà di raggiungere, senza scalo, qualsiasi capitale europea.

Il velivolo sarà munito di 4 motori da circa 1000 cav. ciascuno e sarà dotato di carrello retrattile del tipo triciclo. Esso verrà sperimentato sulla linea Europa-Sud America, che attualmente la *British Airways* sta organizzando.

La velocità prevista sarà superiore a quella del « Douglas D. C. 4 », capace di 40 passeggeri.

Nuova scuola inglese per osservatori.

Il 21 novembre 1938 è stata inaugurata a Acklington, nel Northumberland, la seconda scuola per osservatori aerei della R.A.F., essendo la prima a North Cotes.

Ciascuna di queste scuole istruisce 60 allievi per ogni corso ed ognuno di questi corsi ha la durata di sei settimane.

COMUNICAZIONI

Le innovazioni nelle tariffe viaggiatori sulle Ferrovie dello Stato.

Avevamo dato nel segno scrivendo nel notiziazio ferroviario dello scorso numero che le nostre ferrovie qualche cosa di vantaggioso sarebbero state indotte a fare per i trasporti dei viaggiatori, allo scopo di meglio corrispondere alle nuove esigenze del traffico.

Ora, sia detto con buona pace dei tanti suggeritori ed inventori, quel che di ragionevole vi era nelle richieste del pubblico è stato raccolto, ed altro ancora è stato attuato d'iniziativa dell'amministrazione ferroviaria.

Esaminiamo le innovazioni andate in vigore con il 1° gennaio di quest'anno.

La prima e sostanziale innovazione consiste nella *unificazione, per tutti i biglietti di andata ritorno di qualsiasi specie, delle norme per le fermate intermedie.* D'ora innanzi si seguirà la seguente norma: nessuna fermata per i biglietti di percorso fino a 200 km.; 1 fermata per i biglietti di percorso da 201 a 400 km.; 2 fermate per i biglietti di percorso da 401 a 600 km.; 3 fermate per i biglietti di percorso da 601 a 800 km.; 4 fermate per i biglietti di percorso da 801 a 1000 km.; 5 fermate per i biglietti di percorso superiore a 1000 km.

Per spiegarci meglio, i biglietti di andata-ritorno consentiranno, tanto nel viaggio di andata quanto in quello di ritorno, lo stesso numero di fermate dei biglietti di corsa semplice.

Aggiungiamo che queste fermate possono essere fatte nel limite della validità complessiva del biglietto: quindi nulla vieta, per esempio, ad un viaggiatore che sia munito di biglietto di andata-ritorno per le facilitazioni estive-autunnali valido 60 giorni e di percorso superiore ai 200 km., di fermarsi anche quaranta giorni in una località intermedia qualsiasi del percorso. *Con ciò si sono eliminate le restrizioni del biglietto cosiddetto di « doppia corsa », che è stato soppresso.*

Inoltre è stata stabilita una validità unica (5 giorni) per i biglietti di andata-ritorno ordinari e sono stati estesi i limiti di rilascio di alcuni tipi di biglietti di andata-ritorno (andata-ritorno festivi e andata-ritorno per fiere e mercati).

Comunque, per maggiore dettaglio riproduciamo qui, per ciascun tipo di biglietto di andata-ritorno, le precise norme come pubblicate nel « Bollettino Commerciale delle F. S. », opportunamente adattandole per una più facile comprensione da parte del pubblico.

a) Biglietti di andata e ritorno ordinari. – La validità dei biglietti di andata e ritorno ordinari, prima stabilita in relazione alle distanze, è stata fissata invariabilmente in 5 giorni, con facoltà di effettuare, sia nella corsa di andata sia in quella di ritorno, le fermate attualmente ammesse per i corrispondenti viaggi di corsa semplice.

b) Biglietti di andata e ritorno festivi. – Il rilascio dei biglietti di andata e ritorno festivi, sia individuali che collettivi, limitato prima a percorsi non superiori a 250 km., è stato esteso fino a percorsi di km. 500, lasciando invariato il periodo di distribuzione e la durata della validità (dalle ore o del giorno precedente il festivo nell'andata e con facoltà di effettuare il ritorno fino alle ore 12 del giorno susseguente il festivo), ma consentendo, entro tali li-

miti, sia nella corsa di andata sia in quella di ritorno, la effettuazione delle fermate ora ammesse per i corrispondenti viaggi di corsa semplice.

c) Biglietti di andata e ritorno per fiere e mercati. – Il rilascio dei biglietti, prima limitato a percorsi non superiori a km. 100, è stato esteso fino a percorsi di km. 150. Il periodo di distribuzione, prima limitato alle ore 10 antimeridiane, è stato esteso fino alle ore 12 fermo restando che i biglietti debbono essere utilizzati nella giornata del rilascio.

d) Biglietti di andata e ritorno per manifestazioni. – Anche per questi biglietti è stato consentito di effettuare, tanto nella corsa di andata quanto in quella di ritorno, le stesse fermate ammesse per i corrispondenti viaggi di corsa semplice.

e) Biglietti di andata e ritorno locali. – Questi biglietti, che prima avevano la denominazione di «biglietti di andata e ritorno speciali» hanno – di norma – la nuova validità dei biglietti di andata e ritorno ordinari o festivi, salvo le eccezioni stabilite per taluni casi.

f) Biglietti di andata e ritorno speciali. – Sotto questa denominazione sono compresi tutti i biglietti di andata e ritorno rilasciati in applicazione di concessioni speciali, eccezionali, stagionali, nonchè quelli rilasciati in base alle riduzioni previste dal Regolamento pei trasporti militari.

Questi biglietti, salvo che non sia diversamente disposto dalle singole concessioni, hanno la validità di giorni 60, con diritto ad effettuare, tanto nell'andata, quanto nel ritorno, le fermate ora ammesse per i corrispondenti viaggi di corsa semplice.

Le fermate con i biglietti di andata-ritorno debbono essere effettuate entro i termini di validità stabiliti per ciascuna specie di biglietti. Decorsi tali termini, la corsa di ritorno non può essere più iniziata né ripresa dopo una fermata intermedia; se però il viaggiatore trovasi regolarmente in corso di viaggio di ritorno, ha diritto di continuarlo fino alla stazione indicata dal biglietto, senza effettuare fermate intermedie.

Sono stati istituiti due nuovi tipi di biglietti: il biglietto chilometrico ed il biglietto circolare combinabile.

Il *biglietto chilometrico* italiano, molto vantaggioso per chi debba compiere viaggi a breve e a media distanza, è congegnato in modo più semplice e più pratico dell'analogo biglietto chilometrico spagnuolo. La sua istituzione corrisponde ad un desiderio molte volte espresso da enti, da privati e soprattutto da determinati categorie professionali.

Ne riassumiamo le principali norme e caratteristiche ed indichiamo appresso anche i relativi prezzi.

I biglietti chilometrici dànno diritto ai loro intestatari di effettuare singoli viaggi per una percorrenza complessiva uguale al quantitativo di chilometri in essi segnato. Si rilasciano biglietti chilometrici per 3000, 5000 e 10.000 km. ai seguenti prezzi:

Itinerario	Validità	1ª Classe	2ª Classe	3ª Classe
Km. 3000	1 anno	L. 1296.—	L. 870.—	L. 507.—
» 5000	1 anno	2160.—	1450.—	845.—
» 10000	1 anno	4320.—	2900.—	1690.—

I biglietti di 5000 e 10.000 km. possono anche essere intestati rispettivamente fino a tre ovvero a cinque differenti persone appartenenti alla stessa famiglia o ditta: queste persone possono utilizzare il biglietto alternativamente o collettivamente. In

via di esperimento tale condizione s'intende soddisfatta da una semplice dichiarazione degli interessati che si tratta di persone legate tra loro da vincoli familiari, d'ufficio, commerciali, ecc.

In aggiunta al prezzo del biglietto chilometrico è dovuto un diritto fisso di L. 10 da pagarsi all'atto della richiesta. L'effettuazione dei singoli viaggi non dà luogo a riscossione del diritto speciale e della tassa addizionale indicati all'art. 17 delle attuali C. T. La riduzione prevista per ragazzi di età inferiore ai 10 anni si applica ai singoli viaggi, conteggiando per metà la relativa percorrenza, ma non al prezzo del biglietto chilometrico.

I biglietti chilometrici sono emessi da determinate stazioni abilitate, le quali peraltro possono ricevere richieste anche pervenute per il tramite di altre stazioni. Le domande di biglietti chilometrici devono essere presentate ad una qualunque stazione almeno 5 giorni prima della data di decorrenza della validità. Alle stazioni abilitate al rilascio dei biglietti chilometrici, le domande stesse possono essere inviate anche a mezzo postale con lettera raccomandata. Se prima di ritirare il biglietto chilometrico, chi ne ha fatto richiesta intendesse di rinunziarvi, il diritto fisso resta acquisito all'Amministrazione. Se il biglietto chilometrico non viene consegnato entro i 5 giorni dalla richiesta ed il richiedente lo rifiuta, la responsabilità dell'Amministrazione è limitata alla restituzione al richiedente del diritto fisso. Il pagamento del prezzo deve essere fatto in una sola volta all'atto della consegna del biglietto chilometrico, Prima di iniziare il viaggio, l'intestatario deve presentarsi alla stazione ed indicare l'itinerario che egli intende seguire. Possono richiedersi soltanto itinerari di corsa semplice.

Ed ora parliamo dei *biglietti circolari ad itinerario circolabile*, i quali sono venuti ad aggiungersi ai biglietti circolari con itinerario già prestabilito dall'Amministrazione ferroviaria (o ad itinerario fisso, come si crede meglio chiamarli) in distribuzione precedentemente alla riforma del 1° gennaio di quest'anno.

Come lo si deduce dallo stesso titolo del biglietto, il viaggiatore può combinare a sua scelta e preventivamente l'itinerario di viaggio che più gli aggrada, purché ritorni alla fine allo stesso punto di partenza. Indubbiamente questa facilità di scelta di itinerari, la lunga validità (30 giorni) del biglietto, validità che può anche essere prorogata a pagamento, la concessione che esso comporta di un numero illimitato di fermate, offrono al viaggiatore la possibilità di numerose e comode combinazioni di viaggi capaci di soddisfare le più svariate esigenze. La tariffa è poi applicata in modo molto favorevole per fruire dei vantaggi della differenzialità: infatti il prezzo del circolare è computato in base a quello di due biglietti di corsa semplice per una percorrenza uguale alla metà di quella complessiva del viaggio circolare, applicando la tariffa ordinaria per i viaggi individuali e la tariffa ridotta del 20% per i viaggi collettivi di almeno 5 persone.

Notevolissime modificazioni sono state introdotte nella *tariffa delle famiglie viaggianti in gruppo*, in modo che essa ne è risultata completamente trasformata e molto favorevole per le famiglie numerose. Riteniamo opportuno riprodurre qui le principali norme.

L'Amministrazione rilascia biglietti collettivi di corsa semplice a prezzi ridotti per i viaggi che i com-

ponenti di una medesima famiglia, residenti in Italia, effettuano – sia pure in classi diverse – col medesimo itinerario e nel medesimo treno, in gruppo di almeno quattro persone adulte. Il prezzo viene formato applicando la tariffa ridotta del 50% per le prime due persone, la tariffa ridotta del 60% per la terza e la quarta, la tariffa ridotta del 70% per la quinta e la sesta, e la tariffa ridotta dell'80% per le successive persone.

Nel computo del prezzo devesi tener conto prima degli adulti e poi dei ragazzi.

Si considerano appartenenti ad una stessa famiglia, purché tutte convivano stabilmente sotto un medesimo tetto, le seguenti persone:

a) il capo di famiglia, il coniuge, i figli del capo famiglia e del coniuge anche se legittimati, naturali, riconosciuti o adottivi, purché non abbiano compiuto i 25 anni ed anche di età superiore se incapaci al lavoro per infermità e simili altri impedimenti, o se si tratta di figlie nubili;

b) i genitori e gli avi del capo famiglia o del coniuge;

c) i nipoti, i fratelli e le sorelle del capo famiglia o del coniuge, purché non abbiano compiuti i 25 anni ed anche di età superiore se incapaci al lavoro per infermità e simili altri impedimenti, o se si tratta di nipoti nubili e sorelle nubili;

d) una persona di servizio.

Le persone di servizio sono soltanto quelle salariate che prestano opera manuale e fanno servizio continuativo, come camerieri, domestici, fantesche, bambinaie, governanti, autisti e simili, esclusi quindi i precettori, gli istitutori e simili.

Il capo famiglia deve munirsi di apposita tessera che l'Amministrazione rilascia al prezzo di L. 1,50. Egli fa, a sua cura, riempire e firmare la detta tessera al Podestà del luogo di sua residenza. Non si rilascia più di una tessera per ciascuna famiglia. La tessera vale un anno, ma può essere convalidata per un altro successivo anno mediante certificazione del Podestà da praticarsi nell'apposita casella. La tessera non è ritenuta valevole se manca delle vidimazioni ed indicazioni prescritte.

È condizione essenziale per il rilascio della tessera che la famiglia sia composta di almeno quattro persone tra quelle indicate nel citato comma *a*). Ferma restando tale condizione, possono però concorrere, nella formazione del minimo di quattro persone adulte viaggianti in gruppo, tutte le persone di famiglia iscritte nella tessera e quindi anche quelle indicate nei comma *b*), *c*) e *d*).

In materia di abbonamenti sono state concesse le seguenti nuove agevolazioni:

concessione al viaggiatore di poter cambiare entro l'anno l'abbonamento con altro di maggiore percorrenza o di maggiore validità, tenendo conto di quanto già pagato;

estensione fino a 150 km. del limite massimo di rilascio degli abbonamenti settimanali e festivi per lavoratori, artigiani, studenti, impiegati, ecc.;

estensione fino a 200 km. del limite massimo di distanza per il rilascio degli abbonamenti ridotti per il personale statale e rispettive famiglie;

estensione fino a 200 km., sia che si tratti di studenti di scuole medie sia di scuole superiori, del limite massimo di distanza per il rilascio degli abbonamenti ridotti per studenti.

Ma un provvedimento di vasta portata è la concessione degli abbonamenti per studenti anche agli iscritti a scuole parificate, sindacali, professionali ed elementari pubbliche di qualsiasi grado. Inoltre è da tener conto della innovazione, inspirata a criteri prettamente demografici, con la quale, in materia sempre di abbonamenti per studenti, sono state favorite con maggiori riduzioni le famiglie numerose: infatti, fermo rimanendo la riduzione del 50% sull'abbonamento per gli allievi appartenenti a famiglie con uno o due figli, la riduzione stessa è stata elevata al 60% per gli appartenenti a famiglie con tre o quattro figli, al 70% per gli appartenenti a famiglie con cinque o quattro figli.

Sempre per favorire i viaggi familiari e quelli della gioventù in genere, la riduzione del 50% finora applicata in favore dei ragazzi di età dai 4 ai 10 anni soltanto per alcuni tipi di biglietti è stata estesa a tutti i tipi di biglietti, compresi quelli per i viaggi popolari e compresi gli abbonamenti.

La concessione delle riduzioni per i viaggi di nozze (per i quali è ora ammesso un numero di fermate illimitato) è stata estesa anche ai viaggi in prima classe e contemporaneamente le norme concernenti tale concessione sono state migliorate in modo da permettere una maggiore libertà nella formazione degli itinerari e nell'utilizzazione delle fermate intermedie. Le facilitazioni della concessione speciale per i dopolavoristi è stata ammessa anche per i viaggi in seconda classe. Infine nel novero delle agevolazioni è da considerare pure quella con la quale è offerta ai viaggiatori la possibilità di acquistare, facendone domanda almeno due ore prima della partenza, biglietti per itinerari diversi da quelli già ammessi come deviazioni.

Come corollario di tutti questi provvedimenti sono state notevolmente semplificate le norme per i passaggi di classe e di treni, nonché per quelle regolarizzazioni dei viaggi che più frequentemente si presentano nell'esercizio ferroviario, e sono state attenuate le penalità e sopratasse per le irregolarità lievi, tenendo conto dell'aumentato senso di disciplina conseguito, con il Regime, dal pubblico e dal personale.

Treni albergo per gli sciatori.

Le ferrovie polacche, verso la fine di gennaio e i primi di febbraio di ogni anno, mettono un treno speciale a disposizione degli sciatori. Il treno parte da Varsavia e si ferma in qualche piccola stazione dove il terreno circostante e le condizioni della neve sono favorevoli. Dopo otto giorni di sosta, il treno fa ritorno a Varsavia. Poiché l'attrezzatura alberghiera è ancora deficente nella regione dei Carpazi, il treno serve anche da albergo, essendo provvisto di letti, ristorante, sala da ballo, camerini da bagno, cinema, bar, ecc. Il prezzo della gita comprende il viaggio di andata e ritorno, non che le spese di soggiorno in treno. Se le condizioni della neve peggiorano durante il soggiorno, il treno si sposta naturalmente in cerca di piste migliori.

Un altro modo di attirar gente in luoghi turisticamente poco noti è quello adottato da una compagnia ferroviaria inglese (la *London-North-Eastern-Railway*) che mette a disposizione dei turisti, in località scarsamente provviste di alberghi, una carrozza ferroviaria specialmente attrezzata per il campeggio. Essa comprende due camere da letto (una con due e l'altra con quattro letti), cucina e sala da pranzo. La carrozza è ceduta in affitto a comitive di sei persone al prezzo di

310 lire italiane la settimana. Il servizio, cominciato nel 1933, disponeva già nel 1939 di 115 carrozze distribuite in 100 stazioni ferroviarie, di cui 43 nella Scozia. Durante la settimana di campeggio le carrozze possono spostarsi a rimorchio dei treni regolari, e sostare per 2 o 3 giorni nelle più attraenti località della linea.

La carrozza da campeggio è stata recentemente introdotta anche nelle ferrovie belghe.

Sarebbe forse il caso che gli studiosi della materia s'interessassero a una possibile applicazione di questi treni-albergo al nostro turismo.

Ragguagli particolari sulle iniziative britanniche si possono ottenere scrivendo a *Passanger Manager S.N.E.R., Liverpool Street Station, London E. C. 2.*

Le nuove tariffe postali per l'Africa Orientale Italiana.

Per le voci qui appresso indicate sono state modificate le tariffe di francatura ordinaria delle corrispondenze spedite dal Regno, dalla Libia e dai Possedimenti italiani per l'A. O. I., e viceversa:

lettere e biglietti postali, 0,75 ogni 15 grammi o frazioni;

cartoline di Stato e dell'industria privata, semplici 0,50, con risposta pagata L. 1.;

cartoline illustrate, con la sola firma dello speditore e la data 0,20, con non più di 5 parole di convenevoli 0,25, con corrispondenza epistolare 0,50;

biglietti di visita, con non più di 5 parole di convenevoli 0,25;

fatture commerciali, di un solo foglio e di peso non superiore a 15 grammi 0,40;

manoscritti, per i primi 200 grammi L. 1, per i successivi 50 grammi o frazione 0,25;

campioni senza valore, per i primi 100 grammi 0,50, per i successivi 50 grammi o frazioni 0,25;

campioni senza valore contenenti saggi gratuiti di prodotti medicinali, spediti direttamente a medici, ospedali, cliniche ecc., dalle Case produttrici, per i primi 10 grammi 0,40, per i successivi 50 grammi o frazione 0,20.

Il maggiore provento derivante dalle predette tariffe va a beneficio del Governo Generale dell'Africa Orientale Italiana, dedotto il 10% limitatamente alle corrispondenze in partenza dal Regno, che è devoluto al bilancio dell'Amministrazione delle Poste e dei Telegrafi del Regno.

Pacchi per le Indie Neerlandesi.

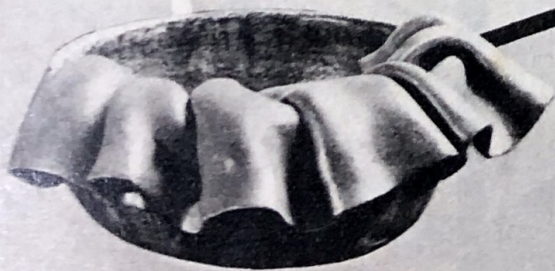
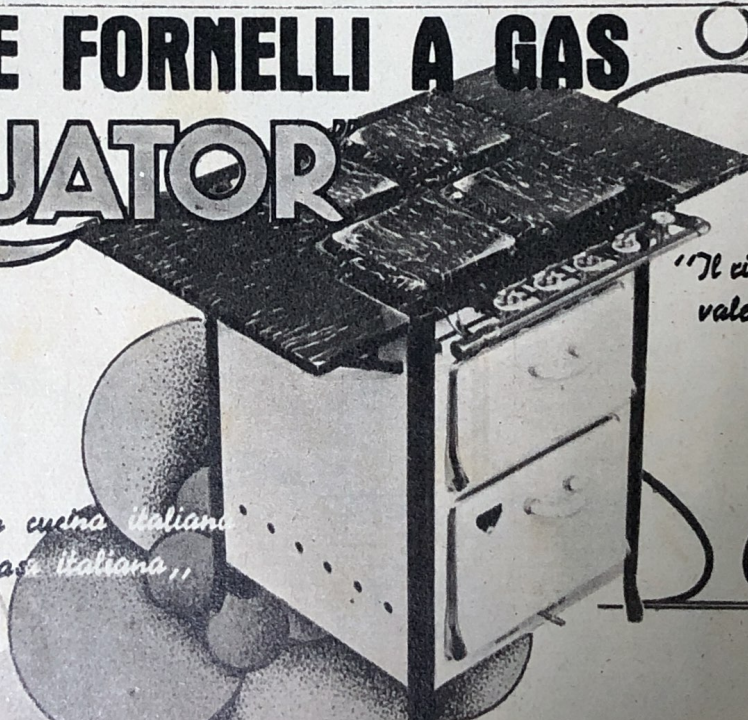
Le tasse sul peso per i pacchi diretti nelle Indie Orientali Neerlandesi sono state così modificate:

fino a 1 kg.	L. 12,50
da oltre 1 a 5 kg.	» 21,75
» » 5 » 10 »	» 38,—

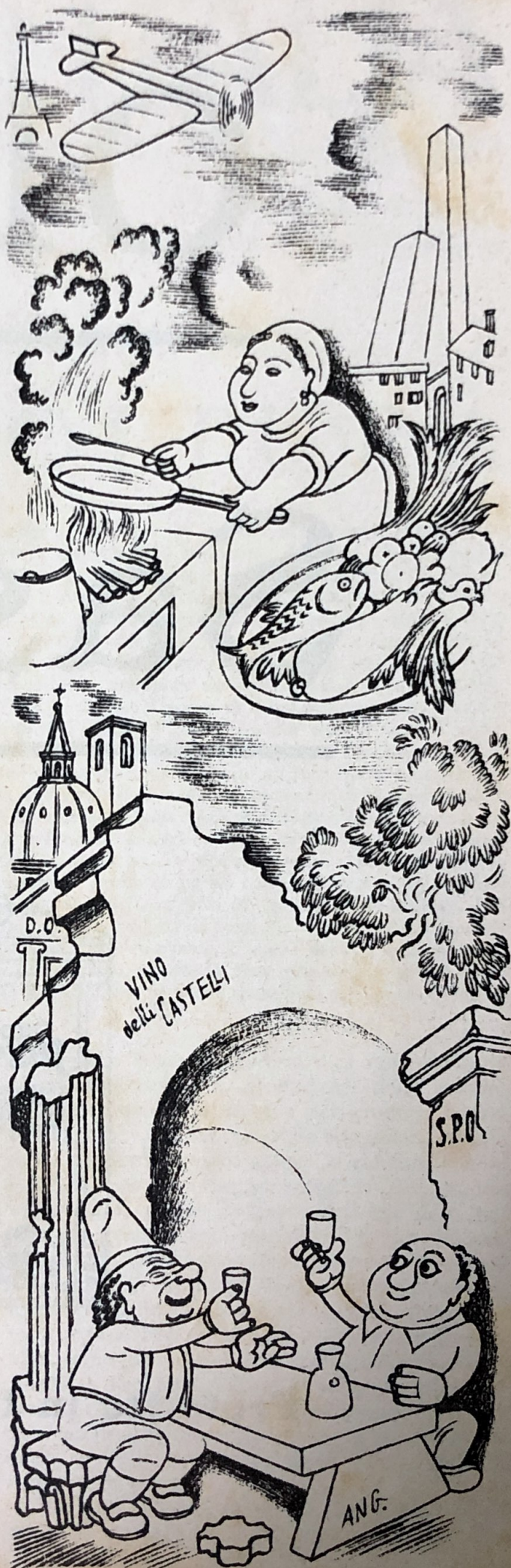
Pacchi diretti nelle Isole del Carnaro.

Con la costituzione in *zona franca* di tutte le isole del Carnaro, i pacchi postali ivi diretti devono essere accompagnati da due dichiarazioni doganali.

Corrispondenze dirette ai lavoratori italiani in Germania.

Per rendere possibile la eventuale riconsegna di dette corrispondenze, che per una ragione qualsiasi non potessero essere recapitate ai rispettivi destinatari, è consigliabile che a tergo di esse sia sempre indicato l'indirizzo del mittente.

— Com'è gonfia e come pesa
quella borsa per la spesa!
Voi potete sopprimere fatica e noie perchè: acquistando il SUGÒRO voi evitate di comprare, preparare e cucinare insieme ortaggi, erbe, estratti o salse di pomodoro, nonchè olio, burro, ecc.
perchè
nel Sugòro, C'È TUTTO quello che occorre, ben dosato, amalgamato e pronto per tutti gli usi di cucina e mensa
perchè SUGÒRO
è sugo - salsa - condimento adattabile a qualsiasi gusto
SUGÒRO
SUGÒRO CON FUNGO
SOC. AN. ALTHEA - PARMA

Venchi Unica

GARGANTUA E PANTAGRUEL A ROMA

Stanchi di cambiar albergo ogni giorno per gli scioperi e l'occupazione delle fabbriche, disgustati di una cucina indegna di loro, Gargantua e Pantagruel, immortali figli di Rabelais, hanno lasciato la dolce terra di Francia — in aeroplano naturalmente — e vagano pel cielo in cerca d'alloggio.
Dal loro paese natio giungono disperati radioeffluvi di richiamo: tartufi del Perigord, pasticci di fegato grasso di Strasburgo, pollastre di Brest, tutti i « bons plats » accompagnati dal « vin, gentilhomme de France », ma i viaggiatori scrollano la testa. Sloggiati, prima da quella abbazia che aveva per piacevole divisa « fay ce que voudras » poi dagli alberghi della riviera, sono offesi e mormorano: — Tiremm innanz!
Ma tutto il mondo gastronomico è a rumore e moltiplica le odorose offerte: prosciutti di York, wurst di Germania, formaggi svizzeri, « delikatessen » viennesi... non c'è niente da fare. Gargantua e Pantagruel fanno i difficili: una fiutatina, un cenno di ringraziamento e via.
Poi di colpo sono investiti da ondate di profumi inebbrianti: sono tagliatelle, tortellini, mortadella di Bologna, panettone di Milano, zampone di Modena, tartufi delle Langhe, caciucco alla livornese. Vorrebbero, sì, resistere, ma ecco di rincalzo in una vorticosa ridda gli spaghetti alle vongole, la pizza ed i gelati di Napoli, le robioline lombarde, i cannoli alla siciliana e la frutta più saporosa del mondo... Da Roma, infine, appello supremo, la voce irresistibile « est, est! ». Ed allora, folli d'entusiasmo, Gargantua e Pantagruel gridano: — Ecco, ecco la tanto cercata isola della « dive bouteille », — e giù come falchi su Roma di dove non partiranno più.
Forse per onorare gli ospiti a Roma apriranno delle osterie che ancora non figurano nella famosa guida ed un nuovo zuccherificio. Si favorirà così il consumo del « divinum vinum » di Beaudelaire e di un altro prodotto pure divino: lo zucchero. Lo zucchero infatti è alimento sovrano per le nutrici ed i bimbi, è sano ed efficacissimo stimolo per gli sportivi, ricostituente per i deboli, lassativo blando per chi non ha l'intestino in regola, per tutti elemento prezioso di riserva. Lo hanno affermato e dimostrato illustri scienziati d'ogni paese: possiamo crederlo anche noi!

LE VIE D'ITALIA
RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA
ANNO XLV - NUMERO 2 FEBBRAIO 1939 - XVII E. F.

PANORAMI AUTARCHICI

L'AGRICOLTURA

Già nel precendente fascicolo abbiamo annunciato ai lettori il proposito di passare in rassegna, rapidamente ma con efficacia, le realizzazioni autarchiche dei vari settori dell'economia nazionale. L'esame s'inizia ora col seguente articolo del prof. Aldo Pagani, docente di Economia e Politica Agraria nella R. Università di Milano, che pone in giusto rilievo il formidabile apporto dell'agricoltura all'indipendenza economica del Paese. Nel settore agricolo è caratteristico il fatto che la mèta da raggiungere viene in buona parte affidata all'azione volenterosa dei singoli, sia pure affiancata da un'importante organizzazione di opere collettive. Non per altro la fatica, talvolta oscura, ma nobilissima, dei rurali merita di essere compresa ed altamente apprezzata nel quadro generale dei progressi autarchici. All'opera degli agricoltori italiani si deve invero attribuire un'importanza di prim'ordine, secondo le costanti direttive del Regime, non soltanto perchè essi forniscono i mezzi di alimentazione, ma perchè si trovano all'origine di moltissimi altri processi produttivi: in una parola, è necessario dar loro il posto d'onore, perché è singolarmente meritoria la funzione di chi rinnova, amando e coltivando la terra, il prodigio di una inesausta e perenne produzione. Quali zone d'Italia hanno maggiormente contribuito all'incremento quantitativo delle principali derrate? E dove, e in che forma, si apprestano oggi le nuove culture o si attuano i moderni procedimenti di coltivazione razionale? Quale il risultato e quali ancora le esigenze attuali e future delle bonifiche? A queste domande lo stesso prof. Pagani incomincia a rispondere nel presente articolo e più estesamente risponderà, con criterio descrittivo e con illustrazioni fotografiche, nel successivo fascicolo di marzo. Sarebbe stato meno opportuno indicare senz'altro alcuni dei risultati conseguiti, omettendo di chiarire in primo luogo gli scopi, i mezzi e le difficoltà della battaglia intrapresa. È appunto una siffatta illustrazione che si offre ai lettori in questo primo articolo. Dal quale appare chiaramente come gli strumenti economici – in modo particolare il controllo dei prezzi dei prodotti agrari – e quelli più propriamente tecnici o demografici – come l'apprestamento di opere per l'irrigazione, o il favore concesso alle famiglie rurali numerose e le varie provvidenze contro la disoccupazione – costituiscano l'ambiente adatto alle sicure ed ampie realizzazioni che già si presentano ai nostri sguardi in ogni parte d'Italia.

Ai programmi autarchici l'agricoltura porta il proprio contributo con una produzione destinata principalmente a soddisfare i seguenti scopi:

a) coprire il fabbisogno alimentare;

b) fornire materie prime all'industria e all'artigianato;

c) incrementare la corrente di esportazione.

Queste tre destinazioni si possono dire tradizionali e caratteristiche per i prodotti della nostra agricoltura. Però, in un'economia coordinata ai fini autarchici, di ciascuna di esse sono molto più precisi e il significato e l'importanza.

Premessa indispensabile a tutti gli ulteriori sforzi di indipendenza economica, la copertura del fabbisogno alimentare con prodotti tutti e solo nostri è una delle mète fondamentali e più urgenti. È vitale per il Paese colmare al più presto tutte le eventuali deficienze in questo settore cui è affidata la resistenza fisica di tutto un popolo. Il posto d'onore e di responsabilità spetta all'agricoltura, produttrice delle derrate di diretto consumo, ovvero dei prodotti grezzi di cui si servono le industrie alimentari. Anche per i prodotti non alimentari la riduzione delle importazioni ha, naturalmente, la sua grande importanza, sia per l'aspetto generale della valuta risparmiata negli acquisti all'estero, sia per quello più particolare della garanzia di continuità che ne traggono le attività industriali e artigiane utilizzanti prodotti agricoli come materia prima. Poche altre attività, come l'agricoltura, sono chiamate a controbilanciare le deficienze di altri settori con una corrente di esportazione che reca sui mercati del mondo prodotti caratteristici del nostro suolo, quali gli ortofrutticoli, o delle nostre industrie rurali, come i caseari e la seta.

Funzioni, quindi, di primo piano sono assegnate all'agricoltura, e ciò conformemente alla

PANORAMA DI AZIENDE FLOREALI DELLA RIVIERA DI PONENTE: SONO VISIBILI I TERRAZZI, LE SERRE E LE VASCHE DI IRRIGAZIONE. (*Da « Il volto agricolo dell'Italia »*)

caratterizzata da aziende di limitata estensione e da una produzione plurima, cioè non specializzata e quindi complessa.

All'azione organizzativa e di coordinamento attendono gli organi statali, corporativi e sindacali, sulle linee maestre dettate dalla Commissione suprema per l'Autarchia. I compiti conclusivi si possono così riassumere: determinare le necessità, fissare le superficie da destinare alla diverse colture, prevedere i quantitativi di prodotti da ottenere, indirizzare i produttori.

L'azione economica è volta principalmente al

IMPONENTI OPERE DI TERRAZZAMENTO PER LA RIDUZIONE A COLTURA DELLE MONTAGNE A PENDIO RIPIDO. (*Da « Il volto agricolo dell'Italia »*)

fondamentale importanza che essa ha nel quadro delle attività produttive del Paese.

In ogni caso si tratta di conseguire la migliore utilizzazione dei terreni, con l'adozione della tecnica più perfezionata, affinché i rendimenti siano i più elevati possibili. Sono, queste, le semplici espressioni che frequentemente ricorrono, di significato tecnico pressoché identico o almeno interdipendente, per sintetizzare al massimo l'immenso travaglio dal quale dovrà scaturire – dove rapidamente e dove con inevitabile lentezza – la nuova agricoltura italiana. Nuova come consistenza ed intima costituzione, facilmente apprezzabile solo dai tecnici; ed anche nuova – cosa che avverrà in non poche plaghe – come aspetto esteriore, cioè come paesaggio.

La realizzazione dei programmi autarchici fa leva essenzialmente sulla tecnica. Perfezionamento dei vecchi procedimenti, adozione di procedimenti nuovi: sia per le attività tradizionali, sia per quelle che solo ora vengono portate in fase di attuazione. Sono però necessari certi presupposti di carattere organizzativo ed economico aventi lo scopo di coordinare le iniziative e di renderle convenienti e quindi spontaneamente accette ai produttori. Si tratta di quella particolare attrezzatura tanto più necessaria all'attività agricola del nostro Paese, in quanto è

delicato sistema dei prezzi. È di grande importanza per la produzione agricola – che è multiforme ed ha un lungo ciclo preparatorio – che i prezzi abbiano queste prerogative:

a) siano *rimunerativi* in confronto ai costi di produzione (la più efficace spinta alle iniziative nel campo produttivo si è sempre avuta dalla convenienza economica);

b) siano *stabili* il più possibile nel tempo (le oscillazioni, dato il lungo ciclo di produzione, aumentano l'alea e quindi l'incertezza della riuscita);

c) siano *perequati*, cioè armonici, nel senso di permettere redditi pressoché identici fra le diverse colture (si evita così la superproduzione per le colture a redditi elevati e la deficienza per

quelle a redditi bassi, e si facilita lo spostamento dei produttori da una coltivazione ad un'altra).

Solo a queste condizioni si possono impostare direttive e piani di produzione con le maggiori probabilità di riuscita. Vi sono stati, in passato, dei settori in cui l'anarchico andamento dei prezzi ha duramente colpito i produttori, e in ultima analisi l'economia nazionale. Prima del dazio doganale del 1925, che in certo senso ha sganciato il sistema dei prezzi interni da quello internazionale, l'agricoltore non trattava la coltura granaria con le attenzioni attuali, perché non era remunerativa. Notevole parte della deficienza della nostra produzione zootecnica (carne e grassi) si addebita all'instabilità del prezzo del bestiame. Granturco, canapa e altre colture da rinnovo sono state allontanate da certe zone per far posto alla bietola, ricercatissima dai produttori perché più favorita dal sistema dei prezzi. Altri esempi si potrebbero citare e da tutti si avrebbe la dimostrazione della indispensabilità di un controllo sui prezzi, onde facilitare la realizzazione dei piani autarchici.

PRINCIPALMENTE DALLE ACQUE IRRIGUE DIPENDONO LE ELEVATE PRODUZIONI DI IMPORTANTI ZONE AGRICOLE. (*Da « Il volto agricolo dell'Italia »*)

ESCAVAZIONE DI SCOLI NEI TERRENI PALUDOSI: ANCHE AI TERRENI PIÙ INGRATI PUÒ ESSERE RESTITUITA LA FERTILITÀ. (*Da « Il volto agricolo dell'Italia »*)

Queste premesse d'ordine generale vogliono essere una prima approssimazione allo studio delle difficoltà superate e da superare per la realizzazione del poderoso programma di indipendenza economica nei settori dell'attività agricola. Esse dimostrano altresì quanto sia delicata e complessa l'azione svolta dallo Stato.

La suggestività del programma autarchico non deve nascondere a noi stessi le difficoltà da superare. È già stato opportunamente bollato l'« ottimismo imbecille »; le impostazioni programmatiche sono quindi tali da evitare che si cada nell'errore delle facili illusioni e delle inconsistenti montature retoriche.

La realtà è che l'agricoltura italiana si svolge in un ambiente difficile. Nella letteratura d'ogni genere, invece, il nostro clima e il nostro terreno sono stati giudicati più col metro turistico che col metro agronomico. Ne è derivato che i magnifici caratteri paesistici sono stati interpretati come spontanea e gratuita elargizione della natura, trascurando di aggiungere che quasi sempre è stata l'opera dell'uomo a creare l'ambiente con un travaglio dove lento, ma ininterrotto nei secoli, e dove rapido, ma d'una intensità che ha riscosso e riscuote l'ammirazione generale.

L'occhio esperto dei tecnici sa discernere le naturali possibilità d'ambiente in confronto a quelle che sono conquiste dell'alto spirito di iniziativa, di lotta e di sacrificio che anima il popolo italiano in genere e i rurali in ispecie. E quando non si è potuto agire sui fattori na-

turali, perché sulla loro distribuzione l'uomo è impotente, com'è nel caso degli elementi climatici, allora l'azione di questi fattori è stata resa meno dannosa o più favorevole con una serie di accorgimenti che denotano la genialità dei nostri studiosi e tecnici e la sagacia dei nostri agricoltori.

Sulla vita vegetale hanno un grande peso le radiazioni luminose. Il nostro Paese vanta, a tale riguardo, una intensità sconosciuta alla restante parte dell'Europa. Ma il nostro bel sole, che pur sa infondere tanto splendore di suggestivi colori al nostro cielo, al nostro mare e ai nostri monti, è stato per lungo tempo una delle principali cause della deficiente produzione granaria. Nei mesi di maggio e giugno ha sovente tanta potenza e persistenza, da inaridire le fonti della vita vegetale. Il fenomeno, per il grano, è noto col nome tecnico di «stretta»: il granello, colpito proprio negli ultimi giorni, non arriva a maturazione completa, ma resta striminzito e di scarso rendimento. I genetisti ci hanno dato i grani a maturazione anticipata, che hanno la possibilità di sottrarsi alle cocenti radiazioni solari della seconda metà di giugno. E contemporaneamente, per maggior garanzia della sicurezza dei raccolti, a queste varietà si sono conferiti anche altri pregi, come quelli dell'elevata produttività, della resistenza alle varie malattie e all'allettamento.

LA MONTAGNA BRULLA E SPESSO DIGRADATA... (*Da « Il volto agricolo dell'Italia »*)

. .NECESSITA DI INGENTI LAVORI DI CONSOLIDAMENTO. (*Da « Il volto agricolo dell'Italia »*)

La temperatura media è mite, ma per le colture pregiate (ortaggi, fiori, agrumi, ecc.) sono in molti luoghi necessarie attrezzature di riparo, che hanno lo scopo di sottrarre i prodotti e le piante stesse alla deleteria influenza delle escursioni troppo forti e repentine.

Radiazioni luminose e temperatura, insieme alla distribuzione delle acque meteoriche, pioggia in primo luogo, sono i fattori climatici di maggior peso agricolo. Quando si associano in misura appropriata si arriva a spremere dal terreno tutta la sua potenza produttiva. Ma basta che uno solo degli elementi sia in difetto perché la produzione resti ridotta. Ora noi abbiamo spesso una distribuzione di piogge che non è la più confacente alle necessità agricole. Si ha concentrazione nei mesi autunnali e primaverili, momenti tipici per la prepazione dei terreni e per le semine; cosicché non sono poche le annate in cui, per esempio, non si arriva a seminare tutti i terreni preparati a grano o si seminano male. L'apporto di acqua alle colture – che ne difettano proprio nei momenti di maggior bisogno – è reso possibile dagli impianti irrigui, ora di gran mole per importanza di opere di derivazione, di apparati di presa e per lo sviluppo di rete di canalizzazione, e ora di limitata portata, ma non per questo meno efficienti, benèfici e costosi. Dalla sola disponibilità di acqua irrigua può dirsi dipendano le attuali

LA PIANURA È SPESSO PALUDOSA E DESOLATA... (*Da « Il volto agricolo dell'Italia »*)

quella a pascolo. Da ciò la nostra deficiente produzione di legname e la necessità di legami e coordinamenti fra pascoli di monte e di piano per la vita delle gregge. A queste produzioni, del resto, si oppone la necessità alimentare di una densa popolazione, superiore alle possibilità ambientali, e quindi ad esse contendono il terreno le colture che dànno prodotti di diretto consumo.

La densità demografica determina ovunque tale indirizzo della nostra agricoltura. Questo fatto ostacola da una parte il coor-

elevate possibilità produttive di molti terreni nel nostro Paese. Questa è la condizione essenziale per i magri terreni della bassa Lombardia, per le zone risicole piemontesi, e così anche per molte zone torbose in cui ci si aiuta facendo agire opportunamente gli impianti idrovori installati per la bonifica, onde regolare il franco di coltivazione. Altrettanto avviene per le colture pregiate di fiori, ortaggi e agrumi, sparse in molte parti della Penisola.

La distribuzione dei terreni fra le tre regioni agrarie è la seguente:

... MA L'UOMO SA RIDURLA IN CAMPI FECONDI. (*Da « Il volto agricolo dell'Italia »*)

	Superficie territoriale		Superficie agraria e forestale	
	Ettari	%	Ettari	%
Montagna	12.004.057	39	10.739.223	37
Collina .	12.582.549	40	11.902.766	42
Pianura .	6.421.626	21	5.896.651	21
Totale	31.008.232	100	28.538.640	100

La pianura, che potrebbe essere sede dell'agricoltura più intensa, è la più limitata. Non solo, ma le originarie condizioni di questa regione, geologicamente recente e di origine alluvionale, sono quasi sempre improprie all'esercizio dell'agricoltura; spesso si tratta di territori malsani perché paludosi. La montagna, specie quella appenninica, è frequentemente brulla; di scarsa importanza la produzione forestale; solo periodicamente utilizzabile (con alpeggio estivo)

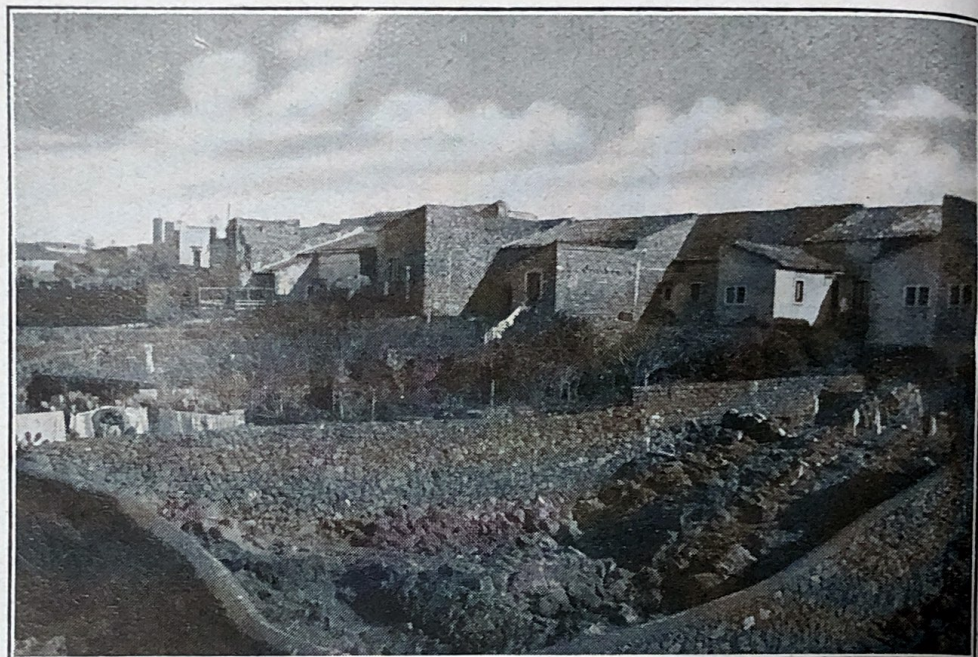
dinamento delle attività e quindi provoca il più intenso sfruttamento del terreno, mentre d'altra parte è sprone alla ricerca di perfezionamenti e al progresso tecnico.

Altri fatti dipendono dalla forte densità demografica. Così la disoccupazione agricola. Essa impone il dovere di ricorrere a tutti i possibili accorgimenti onde diminuirne i tristi effetti; la politica del lavoro ha esigenze che interferiscono sull'organizzazione aziendale, poiché si concreta o nell'imponibile di mano d'opera, o nei turni di lavoro, o nel disciplinamento dell'uso di certe macchine, o nei sistemi di conduzione, cioè nei contratti agrari da adottare, ecc., ovvero in tutti questi fatti contemporaneamente.

Il notevole frazionamento della proprietà fondiaria e la diffusione di aziende a limitata estensione sono altre conseguenze della forte den-

LE IMPRESSIONANTI COLATE LAVICHE...

(Da « Il volto agricolo dell'Italia »)

...VENGONO AFFRONTATE DAL PICCONE, RIDOTTE A TERRAZZE...

(Da « Il volto agricolo dell'Italia »)

...E TRASFORMATE IN LUSSUREGGIANTI GIARDINI.

(Da « Il volto agricolo dell'Italia »)

sità demografica. Ciò rende difficile l'impostazione e la realizzazione di programmi totalitari; fatti che già trovano ostacolo nelle profonde differenze esistenti fra le diverse zone: differenze di clima e di terreno, di evoluzione storica (basti ricordare che l'unità politica è stata realizzata da poco più di mezzo secolo), di contratti agrari, di consuetudini, di progresso tecnico, e differenze ancora in tante altre manifestazioni che solo l'impulso totalitario del Regime va unificando ed uniformando a direttive comuni.

Il programma di potenziamento dell'agricoltura e la definizione dei contributi che essa deve dare all'autarchia non possono trascurare le varie condizioni esaminate ed altre meno generali, ma non meno importanti, almeno per certe zone, che qui non è il caso di illustrare. La coscienza delle difficoltà non è soltanto un segno di virile sincerità e di forza, ma è addirittura la prima condizione della riuscita. Senza tali premesse si sarebbe potuto correre il pericolo di non ricavare tutto il ricavabile da una così mirabile mobilitazione di energie, tutte convogliate al raggiungimento dell'indipendenza economica la più totalitaria possibile.

ALDO PAGANI

PAESAGGIO DI SOGNO CREATO SULLA ROCCIA: PRIMA SI SONO COSTRUITI I TERRAZZI, POI SI È PORTATA A SPALLA LA TERRA CHE DEVE OSPITARE LE PIANTE. (*Da «Il volto agricolo dell'Italia»*)

PAESAGGIO DEL TAVOLIERE: FRA POCHI ANNI SARÀ RESO IRRICONOSCIBILE DALLE OPERE DI BONIFICA.

(*Da «Il volto agricolo dell'Italia»*)

Palinuro

SULLE ORME DI ENEA

I miei due amici erano indignati. Percorrere un centinaio di chilometri da Agropoli a Palinuro, attraverso il Cilento infuocato di sole e di cicale, su e giù per quelle sue tortuose valli e montagne, per giungere al misero paesino che ci vedevamo apparire davanti, sperduto sulla costa inospite, e dove, fra l'altro, non si trovava proprio nulla da mangiare!

Ma un d'essi, uno squisito umanista, era particolarmente furibondo perché un certo fascicoletto di propaganda, che avevamo portato con noi, vantava a Palinuro l'esistenza di un albergo e di un ristorante.

— Ma che ci canzona? – infuriava l'amico, guardandosi attorno. – Dov'è quest'albergo, dov'è questo ristorante?

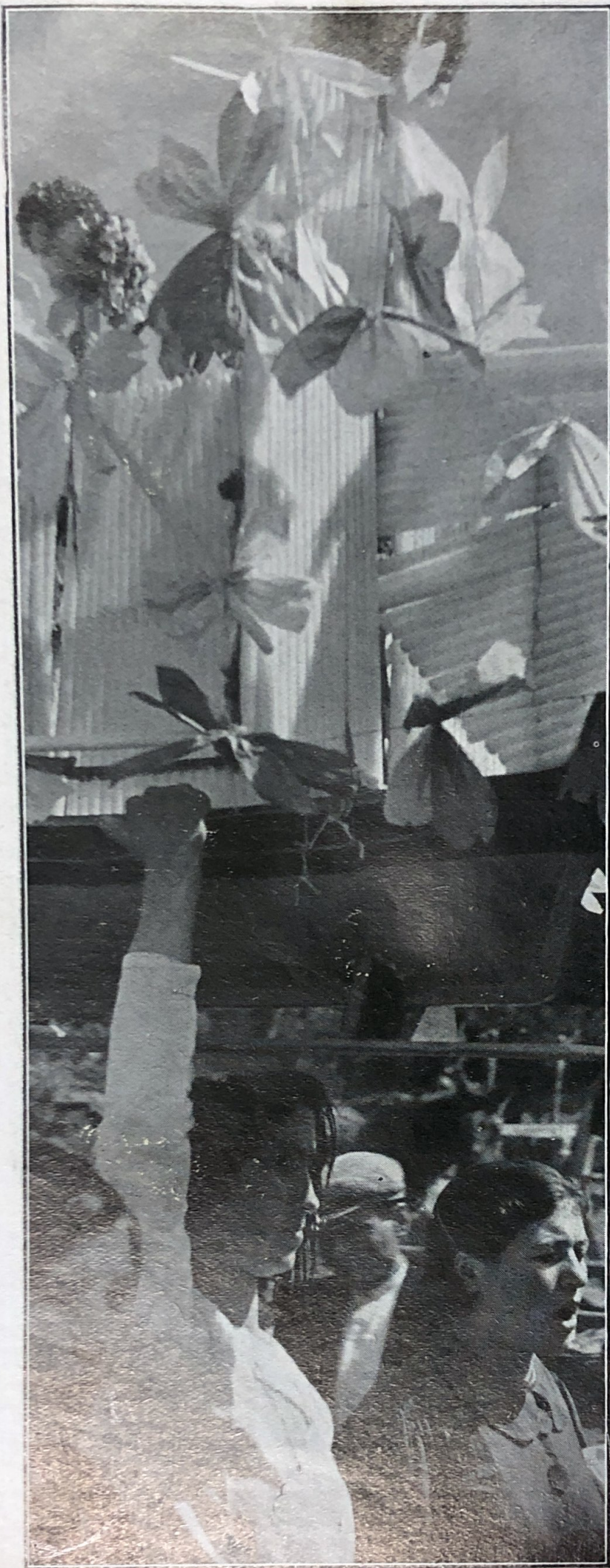
Il luogo, in verità, era assai modesto. Era uno dei tanti paesini salernitani con poche casette a un piano sparse lungo la strada che conduce alla marina, e dappertutto intorno agavi, ulivi, cicale e rocce, a perdifiato!

— Ma come si fa ad avere il fegato di lanciare una spiaggia in queste condizioni? – urlava il giovane umanista, agitando il foglietto sul viso dell'unico oste del paese, il quale, confuso e terrorizzato lì sulla soglia della sua osteria, non sapeva offrirci che un paio d'alici e un bicchier di birra.

Aveva tutte le ragioni. Ma io, che ormai ho dato passata alle baldanzose protervie delle gioventù e che, in genere, son sempre disposto a tollerare anche un po' di *bluff*, quando sia a

PALINURO, UNO DEI TANTI PAESINI DELLA COSTA SALERNITANA... *(Fot. U. Körte)*

LE DONNE DI CAMEROTA LAVORANO ROBUSTISSIME CORDE DI ASFODELO PER LA PESCA DELLE CÒZZICHE.

(Fot. U. Körte)

RECANO ALTI SUL CAPO FRAGILI E FANTASIOSI TRIONFI DI TELA O DI CARTA BIZZARRAMENTE FIORITI... *(Fot. U. Körte)*

fin di bene, – Aspettate! – dicevo. – Vediamo. Facciamo il giro del paese... Va bene, avranno esagerato... Ma infine è stato per buona volontà, per dare un po' di lustra al loro piccolo paese. Andiamo giu al mare e vediamo.

Quando fummo su l'orlo della limpida baia ci spogliammo ed entrammo in acqua. L'acqua era deliziosa di calma e di frescura. Poi mangiammo le poche frutta che per caso avevamo portato con noi. In conclusione, non dico che i miei amici rinsavissero e si convertissero alla bellezza di Palinuro, ma ammisero con me che il luogo, a suo modo, era bello e originale.

Inutile dire che io lo trovai senz'altro incantevole.

In realtà, su tutta la nostra costiera occidentale – che da San Remo al Golfo di Policastro non è, si può dire, che un succedersi disperato di carnovali marini – non è facile trovare una spiaggia più deliziosamente solitaria e poetica di Palinuro, più caramente dimenticata dal favore dei bagnanti, più vividamente espressiva di grazia ellenica.

Dopo un tumultuoso soggiorno a Capri, lo scenario di quella patetica baia solinga (vi si affacciavano appena un paio di casette di pescatori), dove la gloriosa natura meridionale parlava in tutta la sua eloquenza, dove una costiera di belle piagge solatie, che la fiancheggiavano a nord, calava sul mare solitari ammanti d'ulivi e di lecci con un garbo e un piglio propriamente omerici, era giunto propizio per darci l'immagine di uno di quei luoghi di cui si ha sempre un po' nostalgia quando si vive a lungo su spiagge frequentatissime; di una natura libera e primordiale, senza cabine e senza *jazz*; di un paese marino lasciato vivere in tutta la gloria della sua spontaneità, abbandonato interamente al suo genio naturale creatore di miti e di colori.

Ho poi sempre osservato che là dove la storia e il mito son passati, anche se non visibili in segni particolari, un'aria e come un effluvio della loro presenza permane indelebilmente negli aspetti e nel clima del luogo. In quel seno, Palinuro, il fido nocchiero d'Enea, era giunto nuotando, dopo essere stato precipitato in mare dal dio Sonno, e aveva lasciato la vita ucciso per mano dei nativi.

Con tutta modestia, adunque, questo borgo costiero tiene il suo posto d'onore nella vicenda della storia d'Italia. Col sacrificio del fedele nocchiero compiutosi in quel punto, l'italo seme

poté raggiungere Roma e creare il destino di nostra gente.

Onore adunque a Palinuro, anche se le sue condizioni alberghiere sono così modeste.

Curioso l'aspetto generale dell'istmo che si proietta davanti a lei, sul mare. Un alto e brullo promontorio, in cima al quale è il faro e il semaforo, racchiude la piccola baia dalla parte di tramontana, formando là una gobba gigantesca, simile a quella di un immenso cetaceo che vi si fosse arenato: ed è appunto sull'estremità di quel promontorio che si trova il tumulo, il quale, secondo la tradizione, sarebbe quello dove il buon nocchiero fu sepolto.

La costa, in genere, è tutt'attorno rocciosa e grottosa. Caverne, infatti, ve ne sono parecchie, di cui talune meritano di esser visitate. C'è, per esempio, una Grotta delle Ossa, dentro la quale s'incontrano, dicono, ossa d'animali ed anche umane, ed è forse la stessa a cui Virgilio allude nel Libro V dell'*Eneide*, a proposito appunto dell'episodio di Palinuro, quando ci dice che la nave d'Enea era giunta agli scogli delle Sirene:

> scogli perigliosi un tempo
> A' naviganti: onde di teschi e d'ossa
> D'umana gente si vedean da lungi
> Biancheggiar tutti.

Poi c'è una « Grotta del Buon Dormire », così chiamata perché sembra che alcuni forestieri vi abbiano passata la notte in perfetta tranquillità; un'altra detta «del Marmo», dai bei riflessi azzurrini; e infine una piccola cala che chiamano « Fetente », per l'odore di acido solfidrico che vi esala un corso d'acqua strisciante sotto il livello del mare.

L'episodio di Palinuro, nel quinto e sesto Libro dell'*Eneide*, è fra i più umanamente patetici del Poema.

Palinuro era il « provvido nocchiero » della nave d'Enea, il suo fedele nostromo. Una notte in cui, sotto la vigilia di Nettuno, la nave veleggiava tranquillamente verso l'Italia, giunto all'altezza del promontorio, mentre stava governando il timone, Palinuro, assalito da un profondo sopore, provocato in lui dal dio Sonno, precipita in mare abbrancato al suo timone e scompare nelle onde. E non di meno l'armata continua il suo corso,

> che Nettuno stesso,
> Come promesso avea, la resse e spinse.

Più tardi, giunto a Cuma, Enea, per invito della Sibilla, scende in Averno a ritrovarvi il padre Anchise, e arrivato

PORTANO QUEI TRIONFI IN CHIESA E LI DEPONGONO IN OMAGGIO SULL'ALTARE DELLA MADONNA. *(Fot. U. Körte)*

LA GRAZIA SEVERA, IMPERIOSA E QUASI SOFOCLEA DI CERTI VISI DI VECCHIE... (*Fot. U. Körte*)

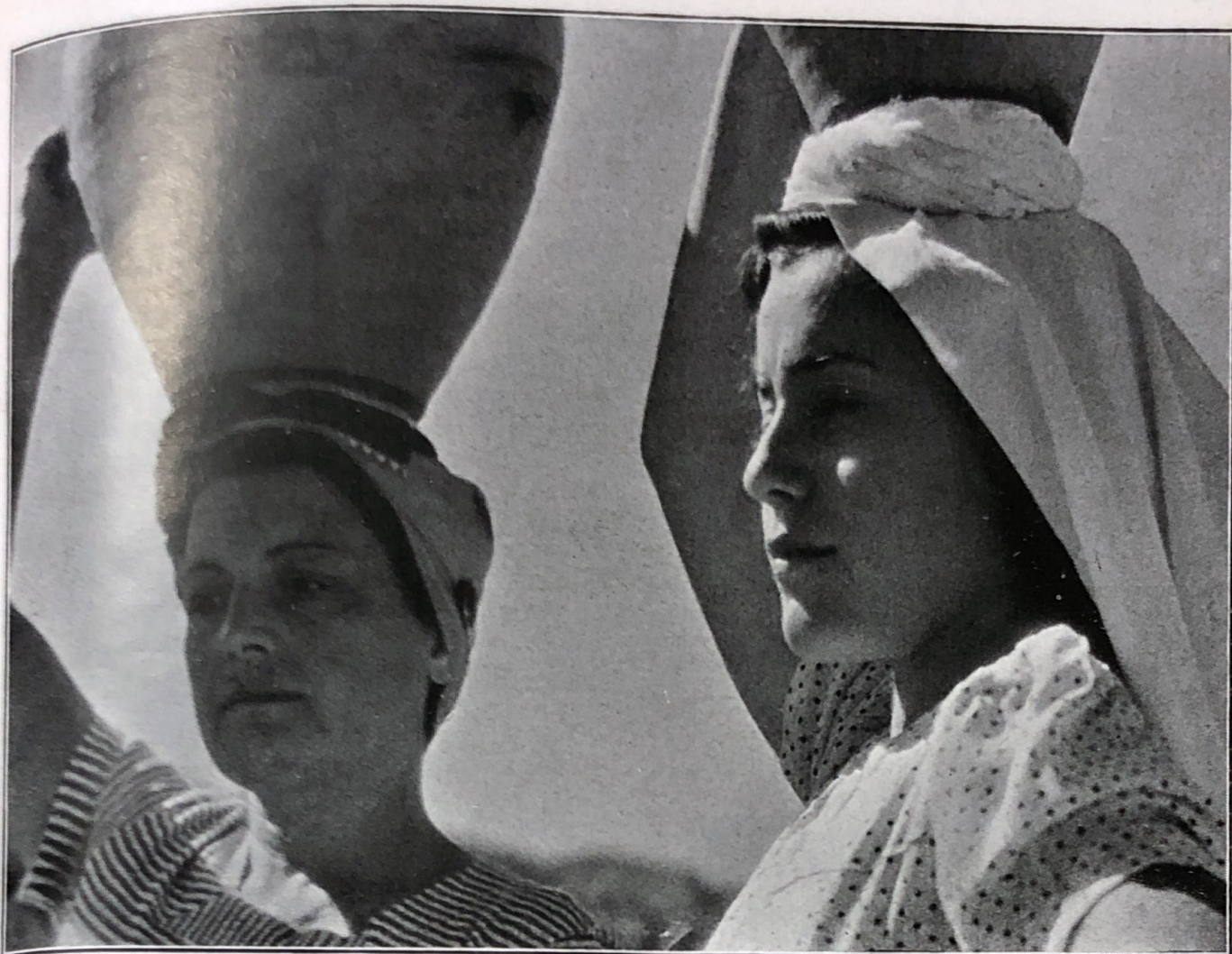
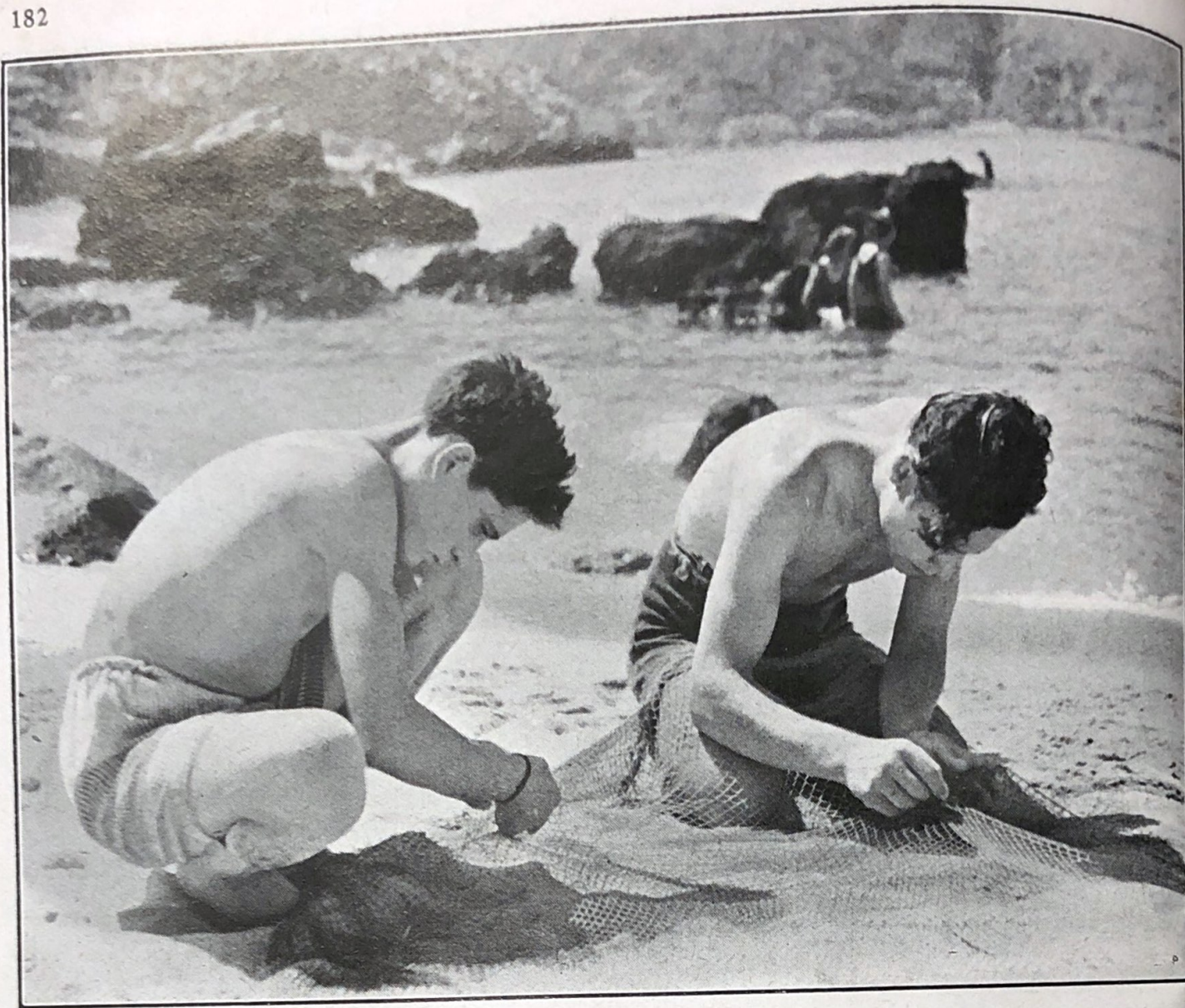
sullo Stige, incontra per primo Palinuro in mezzo allo stuolo delle anime a cui non è concesso traghettare il fiume, perché i loro corpi sono rimasti in terra insepolti. Enea chiede allora al suo nocchiero come mai fu gittato in mare, e perché e qual Dio lo tradì, e Palinuro gli risponde narrandogli le vicende della sua morte. Caduto in mare, per tre giorni e per tre notti intere errò a nuoto qua e là, finché al quarto giorno approdò a terra italiana. Ma, sfinito di forze, stava per aggrapparsi allo scoglio, quando sopraggiunse un branco di nativi, «ignara e fera gente», che a mazzate di ferro lo uccisero.

Or lungo ai lidi
Vassene il corpo mio ludibrio ai venti,
E scherzo ai flutti.

E prega Enea che, tornato in terra, faccia ricerca del suo corpo per la spiaggia di Velia e gli dia sepoltura: poi gli chiede un po' d'aiuto per esser traghettato di là. Ma la Sibilla lo vieta. Per ora egli non potrà essere traghettato, ma stia certo che verrà tempo in cui la terra nella quale egli naufragò e dove lasciò la sua spoglia mortale, costretta dalle pestilenze e dai prodigi, raccoglierà con solenni sacrifici le sue ossa e gli darà esequie e tomba.

Questi paesaggi meridionali si direbbe che appaiono tanto più belli quanto più vengano lasciati vivere a lor talento, quanto meno vengano disturbati dalla presenza dell'uomo. Palinuro, dove pochi sono i nativi (credo che faccia poco più di settecento abitanti) e pochissimi i forestieri, a cagione della difficoltà di arrivarvi, possiede aspetti e motivi umani e paesistici che mi sembrano tra i più originali e perfetti di tutto il Cilento.

Donne e ragazze che qui, come in gran parte dell'Italia Meridionale, portano in testa orcioli camminando con passi lenti e misurati, hanno una bellezza da fregio greco. Spesso le ragazze han vesti accesamente rosse che squillano tra il verdegrigio degli ulivi, come piccole fanfare di colore. Gli uomini cavalcano, magari in due, asinelli magri e briosi. A Camerota le donne lavorano le corde di asfodelo per la pesca delle còzziche.

Un'usanza curiosa a Palinuro, che è comune a tutto il Cilento, son certe processioni che si fanno in onore della Madonna per qualche grazia ricevuta o per buon raccolto o buona pesca, o altro. La funzione, senza preti, è aperta da alcune ragazze che recano alti sul capo fragili e fantasiosi trionfi di tela o di carta bizzarramente fioriti a grandi corolle stellanti e spesso di piccole barche. La chiamano la «Centa». Donne e uomini procedono tutt'insieme per la strada, cantando inni alla Madonna, spesso accompa-

LA RETE ROTONDA, CHE TERMINA CON UNA PESANTE CATENA DI PIOMBO, VIENE GETTATA DALLA SPIAGGIA QUANDO LA PREDA È IN VISTA...

gnati dalla banda. Portano quei loro trionfi in chiesa e li depongono in omaggio sull'altare.

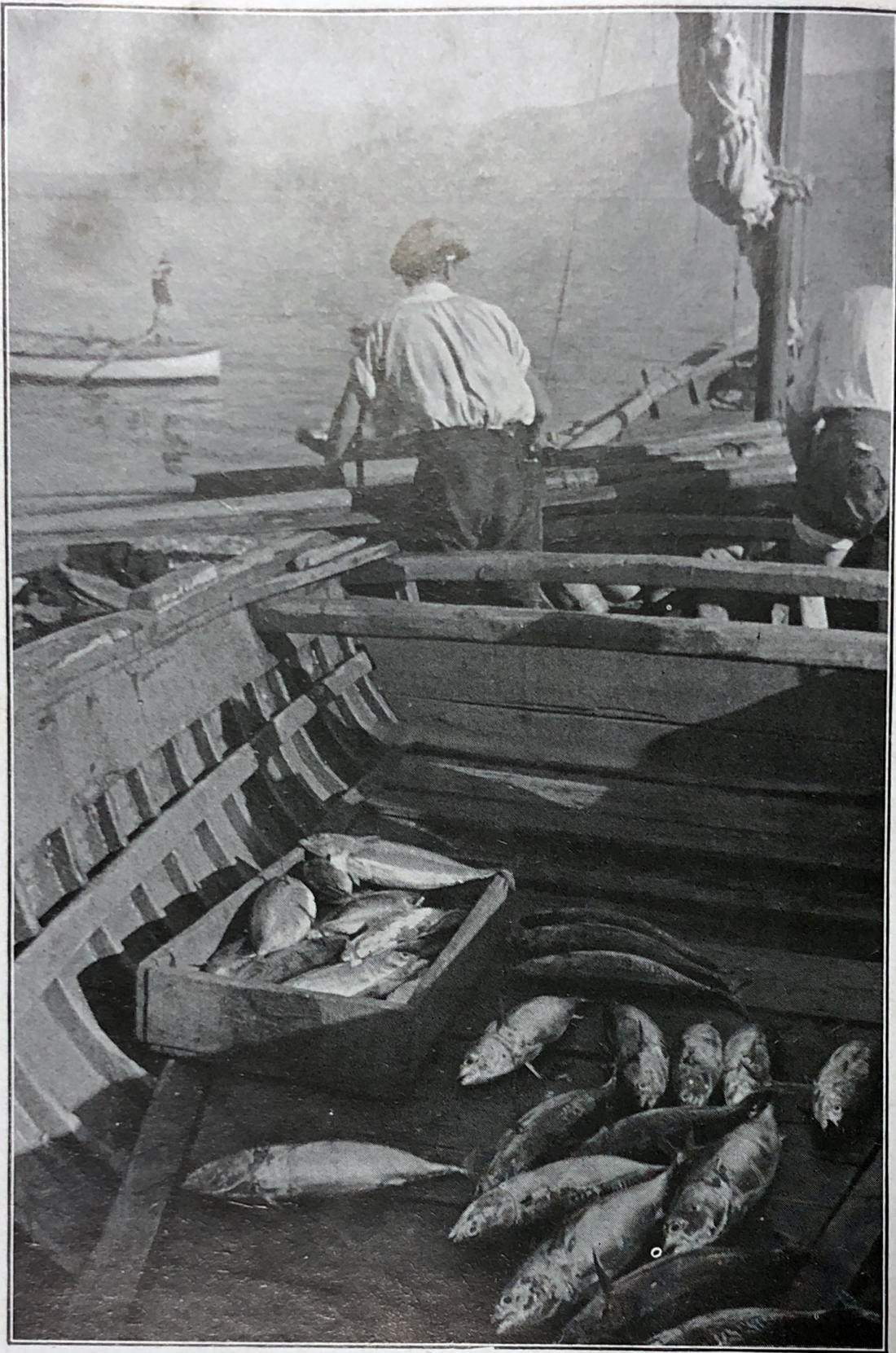
Piacevole è percorrere questi dintorni marini, così aspri e soleggiati, che hanno, direi, ampiezze sinfoniche nei loro scenari. È consigliabile una attraversata dell'istmo per giungere sino a Molpa, al di là del promontorio. La strada corre sempre in mezzo agli ulivi, discende nel letto di un ruscello tra rocce calcaree, e conduce ad una piccola cala, una spiaggetta arenosa, tra il promontorio e la foce del fiume.

Dirimpetto è la Pietra o Scoglio della Marina. Il luogo è bello e strano. Al di là della foce del Lambro (il Melpio de-

LE DONNE VANNO ALLA PESCA DEI POLIPI LUNGO GLI SCOGLI DELLA MOLPA. *(Fot. U. Körte)*

IL GIOVANE BRUNO E RICCIUTO PESCATORE STA PER LANCIARE OLTRE LA RIVA LA SUA AMPIA RETE. *(Fot. U. Körte)*

gli antichi) si inalza un colle assai dirupato, oltre il quale è la foce del Mingardo, il fiume che, col nome di Pruno fino a Colarito, nasce sotto la Croce di Pruno. Nella pianura retrostante, fra i corsi dei due fiumi, sorgeva un tempo la città di Molpa, fondata, secondo Diodoro Siculo, nel 470 a. C., e dove è fama si ritirasse l'imperatore Massimiano Erculeo dopo la rinuncia all'Impero. Vuole poi la storia che Molpa fosse stata presa dai Goti, ripresa da Belisario, saccheggiata dai Saraceni nel 1113 e abbandonata al principio del '400. Le vestigia di un castello in vetta al colle attestano ancora dell'antica guerriera grandezza dei luoghi.

SI TENDONO LE RETI LUNGHISSIME, AL LARGO DELLA BAIA. *(Fot. U. Körte)*

IL CAPACE FONDO DELLA BARCA SI STA COLMANDO DI ARGENTEI PALOMBI.

(Fot. U. Körte)

Le fotografie che illustrano questo mio articolo sono di un artista dell'obiettivo, che, come me, ha sentito tutto il fascino e l'incanto indescrivibili di Palinuro.

Le donne che, lungo gli scogli della Molpa, vanno alla pesca dei polipi; la grazia severa, imperiosa e quasi sofoclea di certi visi di vecchie; i lavori agricoli su per le coste di Sant'Agata o di Trivento; la raccolta delle ulive o le faticose arature in mezzo ai lecci; le belle lavandaie e le funaiole di Camerota; i fanciulli che suonano il flauto alla maniera degli antichi pastori, così belli di corpo, così ricciuti e bruni, e le gagliarde anforète dal tipo saraceno... questa terra dispiega all'osservatore infinite e mutevoli imagini di vita schietta e solatia, che fortunatamente l'età moderna ancora non ha sfiorato con la sua inutile furia.

Nello scendere da Céntola a Palinuro un uomo ci chiese un passaggio sulla nostra macchina. Lo pigliammo su. Era un tipo abba-

I FANCIULLI SUONANO CON MAESTRIA IL RUSTICO FLAUTO DI CANNA...

(Fot. U. Körte)

stanza chiacchierone e bene informato delle questioni del luogo. Diceva, forse esagerando, che Palinuro è un povero paese tagliato fuori da ogni via di comunicazione e che perciò non potrà mai diventare una spiaggia frequentata, nonostante tutte le sue bellezze. Manca una via d'accesso dalla costa, continuava a dire. La ferrovia che viene da Salerno si arresta disgraziatamente poco dopo Pisciotta, e Palinuro, con la penisola di Camerota, sono interamente isolati sul mare.

— E perché non fate questa strada costiera? Qui il bravomo mise fuori le solite difficoltà amministrative, i soliti contrasti fra paese e paese; difficoltà e contrasti che oggigiorno, in regime fascista, si possono facilmente superare.

Però, dico il vero, in cuor mio benedissi quei contrasti e quelle difficoltà che permettono di lasciar intatti, almeno per ora, la bellezza fragrante di Palinuro e il suo fascino antico.

CARLO LINATI

SICUREZZA AVANTI TUTTO

UN PROGRAMMA E UNA SERIE DI CONCORSI

L'ENTE NAZIONALE DI PROPAGANDA PER LA PREVENZIONE DEGLI INFORTUNI DEDICA MOLTE PAGINE DEL SUO BOLLETTINO "LEGGETEMI!" ALLA PROPAGANDA PER LA SICUREZZA DEL TRAFFICO: ECCO UNA EFFICACE FOTOGRAFIA RIPRODOTTA DALLA STESSA RIVISTA.

Riprendiamo il discorso dove l'avevamo lasciato nel dicembre scorso. Allora, annunciando la motorizzazione in atto ed esprimendo al Duce il sentimento di devota gratitudine che ancora una volta ci portava a riconoscere in Lui il solutore di ogni grave problema del Paese, avevamo creduto doveroso, per un'Istituzione come la nostra che vive la vita dell'automobilismo italiano e ne conosce intimamente le necessità e le possibilità, delineare panoramicamente i problemi la cui soluzione aiuterà a raggiungere le tappe del processo evolutivo. Problemi fiscali, tecnici, economici, organizzativi, che ebbero un nostro doveroso accenno, saranno dal Governo fascista e dagli organi corporativi del Paese affrontati e risolti.

Ma può la Consociazione Turistica Italiana limitarsi, nella nuova bella battaglia, al compito di osservatrice, sia pure attenta? Non sarebbe questo in contrasto col suo stile di attività, che in ogni occasione ove sia in giuoco l'interesse del turismo nazionale la spinge a dare il suo contributo d'opera? Non può e non deve: perché nel moltiplicarsi e nell'attuarsi di progetti e di iniziative, un campo di attività si va delineando, che sarà aperto a tutti i buoni artieri e, *in primis*, agli Enti che perseguono, come il nostro, fini di pubblico interesse: la propaganda per la sicurezza della circolazione.

Il lettore frettoloso che ci accusasse di scarsa originalità, vedrà – se vorrà seguirci con attenzione – che se il tema è da tempo impostato, esso attende tuttora il suo svolgimento; ed uno svolgimento che non ammette ulteriori rinvii. Le esperienze nostre ed altrui insegnano.

Lo sviluppo dell'automobilismo...

Fra i grandi fenomeni economici ed industriali dei nostri tempi, lo sviluppo dell'automobilismo è forse quello che presenta le caratteristiche più singolari: il rapidissimo incremento e – causa determinante di esso – il sostanziale mutamento di destinazione di un veicolo che, nato quale strumento di lusso, privilegio di pochi, si è affermato in breve come formidabile strumento di produzione e di lavoro e quale mezzo squisitamente rispondente alle esigenze del trasporto, individuale e collettivo. Le sta-

tistiche ammaestrano e ci dicono che, se negli U. S. A. esistevano 4 automobili nel 1896 e 8000 nel 1900, ve n'erano 468.000 – di cui solo 10.000 autocarri – nel 1910, 8.225.859 (oltre a 1.006.082 autocarri) nel 1920: e la linea ascendente del diagramma – dopo la breve sosta degli anni di crisi – era giunta agli inizi del 1937 a toccare le cifre di 24.098.137 autovetture, 120.504 autobus e 4.002.650 autocarri! Dicono ancora le statistiche che – sempre negli Stati Uniti – il 54% delle famiglie colà residenti possiede automobili e – indice ancor più significativo – sono proprietarie di autoveicoli il 32,22% delle famiglie aventi un reddito così basso da non essere tassabile! Automobilismo utilitario trionfante!

Né, fatte le debite proporzioni, le rilevazioni statistiche sono meno espressive per quanto riguarda l'Europa: sempre nel 1937, si contavano in Francia, con una popolazione di circa 42 milioni di abitanti, 2.167.018 autoveicoli (uno ogni 19 abitanti), così suddivisi: 1.649.718 autovetture, 37.000 autobus, 400.000 autocarri; in Gran Bretagna, per una popolazione di 46.000.000 circa, 2.240.680 autoveicoli (1 ogni 20 persone), di cui 1.729.976 vetture, 39.688 autobus, 457.105 autocarri; in Danimarca (3.700.000 ab.) 137.275 auto (1 ogni 27), di cui 96.500 vetture, 1750 autobus, 39.000 autocarri; in Belgio (8.300.000 ab.) 201.700 autoveicoli (1 ogni 41 ab.), di cui 126.500 vetture, 1.200 autobus, 73.000 autocarri.

Abbiamo lasciata ultima la citazione relativa alla Germania: e chi tenga presente che il Reich contava, nel 1934, 690.000 autoveicoli, con una media di 1 ogni 95 abitanti, dovrà restare ammirato di fronte al colossale sforzo di motorizzazione che nel 1937 ha portato la Nazione amica a questi risultati (e si noti che il ritmo prosegue con celerità sempre maggiore: le prime cifre sulla diffusione della « Kraft durch Freude » insegnano): totale degli autoveicoli: 1.370.362, di cui 1.049.990 autovetture, 11.472 autobus, 275.000 autocarri, 33.900 veicoli a motore Diesel: media, 1 auto ogni 49 abitanti. Un incremento del 100% in 3 anni!

Quanto a noi, le cifre della nostra circolazione automobilistica sono note: 318.388 autovetture, 9644 autobus, 103.348 autocarri, iscritti al P.R.A. al 31 dicembre 1937. È certo dal raffronto di questi dati con quelli relativi agli altri Stati più progrediti che il Duce è stato tratto ad affrontare il problema, per risolverlo col suo stile inconfondibile.

...e la regolazione del traffico.

Ma possiamo asserire che in questo prepotente affermarsi del grandioso fenomeno (affermazione in atto in molte Nazioni; affermazione

UNA "CACCIA AGLI ERRORI". CONCORSO A PREMI IDEATO DALL'ASSOCIAZIONE INGLESE "SAFETY FIRST". IL VIGILE RAFFIGURATO A SINISTRA, DOPO UNA LAUTA CENA NATALIZIA, HA NEL SONNO UN TERRIBILE INCUBO. BABBO NATALE, ABBANDONATA L'ARCAICA GERLA, SI SERVE ORA PER I SUOI COMPITI BENEFICI DI UN AUTOCARRO: MA IL VIGILE NOTA CON RACCAPRICCIO UNA NUMEROSA SERIE DI VIOLAZIONI ALLE NORME DI CIRCOLAZIONE E DI SICUREZZA. QUANTE VE NE SONO? COSPICUI PREMI AI SOLUTORI PIÙ PERSPICACI! VOGLIONO PROVARSI ANCHE I NOSTRI LETTORI?

UN GIUOCO CHE È UNA COSA SERIA. UN "POLICEMAN" DIRIGE, NEL CORTILE DI UNA SCUOLA INGLESE, UNA CIRCOLAZIONE STRADALE IN PROPORZIONI RIDOTTE.

in potenza, ma presto destinata a divenire una sicura realtà, presso di noi), la concezione di diritto e gli istituti giuridici della circolazione motoristica si siano adeguati alla concezione economica, al carattere di utilitarietà, di popolarità che l'auto ha assunto e va assumendo? Guardiamo in casa nostra. Ancor oggi vige, nella sua pienezza di norma codificata e di incontroversa tesi giurisprudenziale, quell'istituto della presunzione di colpa che costituisce un'eccezione singolare alla norma generale, secondo la quale l'onere della prova incombe all'attore. In materia di investimenti stradali, invece, l'articolo 120 del Codice della Strada fa carico al conducente del veicolo investitore di provare che, «da parte sua, si è avuta ogni cura per evitare che il danno si verificasse».

Non è questa la sede adatta per citare e nemmeno per riassumere le amplissime discussioni giuridiche che si sono fatte in questa materia: se ne è occupato anche recentemente il Centro di studi giuridici sulla circolazione stradale, che la Consociazione Turistica Italiana ha da qualche tempo istituito – chiamando a farne parte insigni studiosi della vitalissima materia – quale suo organo consultivo e che lavora silenziosamente, ma intensamente, ad elaborare proposte di riforma della regolamentazione del traffico stradale. Basterà rilevare che la presunzione di colpa a carico dell'automobilista (l'introduzione di essa nel nostro sistema legislativo risale – è bene ricordarlo – al 1912) rappresenta oggi un anacronismo, poiché ci riconduce ai tempi in cui l'automobilismo era ancora considerato, per la deficienza dei mezzi tecnici, per le inadeguate condizioni della rete stradale, per la scarsa diffusione della coscienza automobilistica, come un vero pericolo pubblico.

La motorizzazione del Paese esige una revisione anche in questo campo: giacché, a prescindere da considerazioni d'ordine morale ed equitativo, la onerosità del principio ha evidenti ripercussioni sulle condizioni tariffarie dell'assicurazione contro la responsabilità civile del proprietario di autoveicoli. Non occorre essere un attuario per rendersi conto del fatto che la norma eccezionalmente severa gravante sull'automobilista lo pone troppo spesso in condizioni di inferiorità di fronte alle pretese dell'investito; e ancor più si accentuerà questa posizione coll'incremento della circolazione, fonte inevitabile di un aumento di incidenti, assoluto se non relativo; e che tale condizione di inferiorità iniziale non può non essere scontata con un caro-polizza, del tutto in contrasto – e certamente non per colpa degli assicuratori – con quella propaganda a favore della previdenza che il Regime sente e conduce. Perché il problema centrale evidente-

mente è questo: attenuare le dolorose conseguenze degli incidenti di circolazione, e, a tale scopo, diminuirne il numero, eliminandone la causa. Dicevamo poc'anzi che l'incremento dell'automobilismo porterà ineluttabilmente a un aumento di sinistri: aumento in linea assoluta, ripetiamo, non in linea relativa. Ricorrendo ancora una volta alle statistiche ne avremo la conferma, rilevando che nel 1936 sono stati constatati negli Stati Uniti 13 decessi a seguito di incidenti automobilistici, su diecimila autoveicoli circolanti, mentre il rapporto in Italia era di 61,4 per 10.000: cifre approssimative le prime, fornite dal *National Safety Council* americano, ma – per quanto riguarda i dati italiani – pressoché rispondenti alle rilevazioni statistiche del R.A.C.I., pubblicate dall'*Annuario Statistico Italiano*. Cifre che fanno pensare e dànno, quasi plasticamente, il senso della necessità di agire. Perché non è sufficiente – sarebbe anzi erroneo – adagiarsi euforicamente nella constatazione che ad aumentato traffico stradale corrisponde sempre una diminuzione proporzionale di incidenti e di vittime; occorre indagare le ragioni determinanti questo stato di fatto, che parrebbe a prima vista paradossale, e riconoscere che esse sono in funzione di quella sempre più viva coscienza circolatoria, che rende l'opinione pubblica vigile e sensibile all'ammonimento, all'esempio, al pericolo in una parola, agitata e scossa com'è con tutti gli accorgimenti e con le più varie suggestioni. Il che, in definitiva, si può così riassumere: necessita la buona propaganda.

L'esempio dell'estero.

Gli Americani – ci si consenta ancora una volta il riferimento (è sempre interessante guardare ai Paesi che hanno, in determinati campi, maggiori esperienze) – hanno da tempo affrontato l'argomento in modo integrale, e non vi è dubbio che sono oggi arrivati a realizzazioni assai notevoli. Abbiamo sotto gli occhi un volumetto – un semplicissimo opuscolo di poche pagine – denso di fatti, di cifre, di progetti, che riassume con simpatica concisione il lavoro compiuto da una caratteristica organizzazione: l'*Automotive Safety Foundation*, costituita fra le maggiori case fabbricanti di automobili col preciso scopo di aumentare l'efficienza e di ridurre gli incidenti del traffico. Pieno di significato – sia detto per inciso – questo contributo, da parte dei maggiori interessati alla diffusione dell'automobile, allo studio di un problema che è indispensabile risolvere, se si vuole che l'aumento del traffico sia fonte di benessere e non di lutti. Nulla di nuovo, naturalmente, sotto il sole; ed il programma dell'A.S.F. si può ben condensare nei tre famosi *E*: *education – enforcement – engineering;* educazione – sorveglianza – tecnica della costruzione. Ma quante idee e che sagace organizzazione hanno saputo esprimere da questa ultra schematica enunciazione! E quale rete di attività hanno intessuto, chiamando a collaborarvi gli enti più vari, dall'*American Automobile Association* all'*Istituto per la sicurezza del traffico* dell'Università del Nord-Ovest, dalla *Federazione dei Club Femminili* all'*Unione Nazionale dei Genitori e degli Insegnanti*, dal *Consiglio Nazionale della Sicurezza* all'*Associazione Internazionale dei Capi di Polizia*.

Dice il Presidente, nel suo rapporto annuale: « Educazione, ossia insegnare ai bambini come si cammina, ai giovani come si guida correttamente e ri-insegnare agli adulti come si cammina e come si guida... ». Lasciamo da parte gli altri due *E* e vediamo che cosa si è fatto e si dovrà fare in Italia per insegnare a bambini, giovani e adulti a camminare e a guidare.

ALCUNI SUGGESTIVI CARTELLI IDEATI DALLA "SAFETY FIRST" INGLESE.

SAGGIO DELLE ILLUSTRAZIONI DI UN OPUSCOLO DELLA "UNION ROUTIÈRE DE BELGIQUE", OVVEROSIA "TUTTO IL MONDO È PAESE". NEMMENO LE BANCHINE PER CICLISTI ESERCITANO SU DI ESSI UNA BENEFICA ATTRAZIONE...

Non si può certo dire che da noi il problema sia stato perso di vista: pensiamo anzi che molte tonnellate di carta stampata potrebbero testimoniare del robusto sforzo che enti di Governo, provincie, comuni, associazioni, giornali hanno compiuto per condurre per mano lungo le vie delle nostre città quei recalcitranti alunni che sono un po'... tutti i cittadini (e le cittadine) italiani. Il problema è dunque stato impostato sotto i più vari aspetti: tuttavia è lecito affermare che si è ancora ben lontani da quella coscienza circolatoria che è indispensabile se si vuole veramente che il traffico si svolga intenso e senza intralci, ma anche senza danni alle persone e alle cose. Bisogna quindi continuare a scuotere l'opinione pubblica e soprattutto riuscire ad interessarla. Bisogna rendere gradevole una materia sostanziata di articoli di legge e di rinuncie; bisogna arrivare a tutti e farsi intendere da tutti, ricorrendo alla persuasione e non insistendo invece nel brandire quella spada di Damocle un poco spuntata che è la minaccia delle sanzioni; bisogna saper essere allettanti e insieme semplici ed esemplificativi; bisogna saper scrivere e saper parlare agli scolari, ai ciclisti, ai soldati, agli automobilisti. Bisogna cioè creare un materiale di propaganda fresco ed efficace.

Ecco perché la nostra Consociazione, alla vigilia della motorizzazione del Paese, prende l'iniziativa di un movimento di propaganda a questi fini. Seguendo tutte le forme di turismo e a tutte dando l'apporto della sua collaborazione, essa è amica e vuol essere la buona consigliera di ognuno: del pedone, come del ciclista e del motorista. Ed è questa antica comprensione dei bisogni, delle tendenze, anche dei difetti di ciascuna categoria degli utenti della strada che le fa pensare di poter giungere a tutti con una parola di consiglio.

Chiamiamo a collaborare con noi le penne più fresche, più brillanti e più sensibili all'importanza del tema: da tutti attendiamo idee, proposte; e saremo lieti di ricompensare quanti ci offriranno il materiale più rispondente agli scopi. Un Concorso insomma o, meglio tanti Concorsi quante sono le categorie da educare.

I nostri Concorsi.

Vediamo un po' di chiarire le nostre idee e cominciamo dal pedone, anzi dal più piccolo rappresentante di questa che non è nemmeno una categoria, perché tutti, in un modo o nell'altro, vi apparteniamo: il bambino. La scuola dovrebbe essere il più fertile terreno di insegnamento: lo è in realtà? Non oseremmo affermarlo, allo stato attuale delle cose: ma possiamo, in coscienza, prendercela con gli insegnanti o coi dirigenti, se non offriamo loro i mezzi per educare questi piccoli utenti della strada? Perché il Codice stradale non deve essere volgarizzato attraverso la scuola? Non dubitiamo che il giovane valoroso Ministro dell'Educazione Nazionale vorrà dare alla nostra iniziativa il suo indispensabile appoggio; ma intanto si debbono preparare gli strumenti per una azione vigorosa. Pensiamo alla compilazione di un manualetto agile e attraente, didatticamente efficace, a cui si accinga chi abbia perfetta conoscenza della mentalità infantile; ad una serie di lezioni elementari, che dicano delle varie parti della strada, dei compiti dei vigili, dell'attraversamento delle vie, delle segnalazioni, delle norme di legge e di quelle della buona educazione, alternate con esercitazioni pratiche che assumano la forma di giuochi, sfruttando la tendenza del fanciullo a imitare « le cose più grandi di lui », con vignette rappresentanti le cause più tipiche di incidenti, con la riproduzione dei vari tipi di cartelli e di segnali. Un volumetto tipicamente italiano, ispi-

rato ai bisogni del traffico sulle *nostre* strade e alla mentalità dei *nostri* utenti, ricco di praticità, di serenità, di anti-musoneria. Questo si vorrebbe. E questo attendiamo dai partecipanti al Concorso indetto dalla C. T. I. Chi avesse interesse a parteciparvi legga le norme in questo stesso fascicolo, a pag. 252.

Le caserme: altra zona di penetrazione.

Nel clima presente, grazie al quale il servizio militare viene ad integrare l'opera della scuola, dando al soldato, con l'orgoglio del dovere compiuto verso la Patria, la coscienza dell'Italiano del tempo fascista, siamo lontani dal pensare che la caserma sia un mondo chiuso, refrattario ad ogni problema che si agita nel più vasto campo della vita del lavoro: è vero anzi il contrario. Ciò che il maestro farà nella scuola, l'ufficiale dovrebbe fare nel suo reparto; con altri metodi, s'intende, con altro linguaggio, ma con pari efficacia persuasiva e propagandistica. Non sarà difficile adattare alla mentalità del soldato quanto è stato scritto per i ragazzi; e l'ufficiale potrà così provvedersi del materiale necessario per contribuire alla buona battaglia.

Il ciclista. Quante se ne è sentite dire negli ultimi tempi! Tuttavia, nonostante i fiumi d'inchiostro che sono scorsi in suo onore, continua imperterrito a tenersi in mezzo alla strada, ad aggrapparsi all'autocarro, a procedere in linea coi compagni, a circolare di notte senza fanale, a cogliere, insomma, ogni occasione per ostacolare la circolazione. E allora sorge logico il dubbio: legge il ciclista – parliamo, s'intende, delle grandi masse di lavoratori che inforcano la bicicletta la mattina presto e se ne ritornano a casa la sera dopo una giornata di fatica – quello che si scrive sul suo conto?

E se – come è da pensare, data la strana renitenza di questa brava gente a mettersi in regola – troppo spesso ignora ciò che dovrebbe essere il primo a conoscere e a mettere in pratica, non è il caso di trovare altri più efficaci mezzi di persuasione?

Tutti siamo in attesa delle nuove opportunissime disposizioni di legge sulla segnalazione visiva delle biciclette; e un gran passo sarà compiuto se le norme verranno fatte seriamente applicare. Ma perché ciò avvenga non esiste altro mezzo che la severa repressione? Anche qui non è forse meglio prevenire? Siamo in un campo in cui una provvida istituzione del Regime può essere nostra preziosa alleata: il Dopolavoro. Chiamiamo a raccolta tutti questi attivissimi organismi e da essi attendiamo uno sforzo di propaganda, di persuasione, di controllo – che è nelle loro vastissime possibilità –

PERSUASIVA RIPRESA DAL VERO DI UN'IMPRUDENZA INFANTILE CHE PUÒ RIUSCIRE FATALE, APPARSA, A EDIFICAZIONE DEI PEDONI, SULLA RIVISTA DELL'AUTOMOBILE CLUB SVIZZERO.

CARTELLO DI PROPAGANDA DANESE: NON SI PUÒ DIRE CHE MANCHI DI EFFICACIA.

affinché i rispettivi aderenti – con lo spirito proprio dell'Italiano di Mussolini – si mettano in regola con le norme che entreranno in vigore.

Ma occorre offrire ai Dopolavoro l'arma per la propaganda. Molto potrà fare, certo, l'opera di persuasione, di suggestione diretta: ma essa non è tutto. Una raffigurazione iconografica delle norme e delle loro violazioni, cui seguano poche righe di commento in istile elementare, non potrà non attrarre l'occhio e svegliare la riflessione dell'operaio, del contadino. Saper scrivere per il popolo non è facile, siamo d'accordo: pur tuttavia il compito è invitante. Chiediamo un volumetto snello, chiaro, illustratissimo. Chi voglia accettare l'invito legga a pag. 252 le norme del Concorso.

E veniamo agli automobilisti, a coloro, cioè, che per taluni sono la causa di ogni guaio. Se tutti sapessero guidar bene, ogni cosa andrebbe per il meglio. Ma che cosa s'intende per *guidar bene?* Press'a poco questo: ottenere dall'automobile il massimo rendimento senza compromettere o mettere in pericolo né la macchina, né le persone trasportate, né coloro che circolano. La velocità è la ragione d'essere dell'automobile, la sua stessa giustificazione: ma c'è la velocità irriflessiva e la velocità controllata. Guidare bene vuol dire non fare mai che della velocità controllata. La quale risulta da numerose attitudini, che si sviluppano grazie ad una pratica attenta, spesso attraverso piccole vittorie su tendenze e impulsi pericolosi.

Occorrono coscienza, prudenza, sangue freddo: occorrono finezza d'intuito, riflessione, serenità.

Ora, la nostra letteratura automobilistica è ricchissima di nozioni tecniche; assai povera è invece di quella che vorremmo chiamare «preparazione psicologica del guidatore». Non basta conoscere le norme del Codice della Strada: occorre saperle applicare sempre, ovunque, con quel tanto di personalità, di genialità che distingue l'automobilista di classe. Non basta spegnere i fari nell'imminenza di un incrocio con un altro veicolo: occorre sentire *quando* si deve passare dagli abbaglianti agli inabbaglianti, con la maggiore utilità propria e di chi ci viene incontro. Non basta sapere che si deve sorpassare a destra: occorre eseguir la manovra con l'avvedutezza che le toglie ogni elemento di pericolosità. Non è sufficiente attenersi alla lettera delle disposizioni: è necessario anche saper prevenire le eventuali infrazioni degli altri, saperle correggere col proprio intuito, con la prontezza dei propri riflessi. Ed occorrono buona educazione e cortesia. Il gergo francese ha una parola che definisce quel genere di automobilista che tutti purtroppo conosciamo, anche perché – mettiamoci una mano sulla coscienza – qualche volta abbiamo avuto con lui dei punti di somiglianza: il *mufle*. È un *mufle* chi non può tenere il volante in mano senza sentirsi comandato da una forza superiore a ingaggiar battaglia con tutte le auto che hanno la sventura di procedere nella sua stessa direzione; lo è colui che non sa cedere la strada, o che finge ipocritamente di cederla, salvo spingere al massimo il pedale dell'acceleratore quando la macchina sorpassante si trova al suo fianco; è un *mufle* il tipo che si compiace di eseguire ogni manovra, anche la meno semplice, a prova di millimetro, solo per far ammirare alla ragazza che gli sta al fianco e a chi passa per la strada la sua consumata abilità; è un *mufle* l'ingiuriatore professionale di ciclisti, carrettieri, pedoni.

Facciamo il possibile affinché la «mufleria» scompaia dalle nostre strade. È questione anche qui di propaganda, di persuasione, di esempio.

Un'operetta agile, svelta, che dicesse come il Codice della Strada va interpretato ed osservato, che desse con garbo lezioni di civiltà, di tatto, di cortesia, potrebbe riuscire veramente preziosa anche per molti che, avendo da anni la patente, si credono altrettanti Nuvolari: lo sarebbe anche più nel prossimo futuro, quando le

macchine circolanti in Italia saranno mezzo milione, un milione.

Abbiamo in Italia non pochi scrittori brillanti che conoscono per esperienza personale il fascino – ed i pericoli – dell'automobile: a loro ci rivolgiamo, invitandoli a partecipare al Concorso per un'opera che abbia i titoli per entrare in tutte le famiglie degli automobilisti e da tutti essere letta e gustata con profitto.

Camerati del cine, a voi!

Programma di propaganda totalitaria, insomma. E allora completiamo questa seminagione di idee facendo appello al mezzo di propaganda più popolare, più gradito, più suggestivo: il cinematografo. Chi è stato presente quest'anno alla sagra veneziana della cinematografia mondiale avrà visto – e non avrà dimenticato – un corto-metraggio che illustrava, con una tecnica pressoché perfetta, i pericoli della strada e ciò che si deve fare per evitarli. Non era, purtroppo, un film italiano. Ma nella rinascita della nostra arte cinematografica ci dev'essere posto per qualcosa di analogo. L'Ente «Luce» ha sensibilità, possibilità e capacità di creare il film italiano della circolazione stradale. E le sezioni cinematografiche dei G.U.F., che hanno già dato prove convincenti della loro maturità, non vorrebbero collaborare alla bella iniziativa?

Si pensi alla suggestione profonda che il cinema esercita su tutte le classi della popolazione, e si rifletta se non sarebbe imperdonabile non valersi di quest'arma potentissima per fare opera educativa anche in questo campo.

Perché il «Luce» non inserirebbe spunti di cronaca della circolazione, riproducendo e commentando, ad esempio, le conseguenze di incidenti gravi e caratteristici, illustrando gli errori che degli incidenti stessi sono stati la causa, accompagnando, per così dire, lo spettatore nel fatale svolgimento delle determinanti e delle circostanze? E a complemento di questa programmazione periodica, ma spicciola, perché non pensare al film di proporzioni normali, costruito ad *hoc*, magari con un intreccio che serva di spunto e d'attrazione?

Un *film* che includesse scolari, pedoni, ciclisti, automobilisti, conducenti di carri e di autocarri; che riproducesse e commentasse esempi di indisciplina, di imprudenza, di incoscienza; che ammonisse mettendo a raffronto i vantaggi di una ordinata circolazione, in cui ciascuno osservi i propri doveri e rispetti i diritti altrui, avrebbe nella sua stessa sostanza elaborata artisticamente un serio elemento di successo. Istruirebbe senza annoiare: e, in definitiva, educare divertendo è la tattica migliore anche in quella vastissima scuola di vita che è la strada.

Vogliamo indire un Concorso anche per il migliore film di propaganda della corretta circolazione? La C.T.I. è pronta a dare la sua collaborazione all'iniziativa. Camerati del cine, la parola a voi!

UNA POPOLARE INIZIATIVA PROPAGANDISTICA DEL TOURING CLUB SVIZZERO: BOLLI CHIUDI-LETTERA.

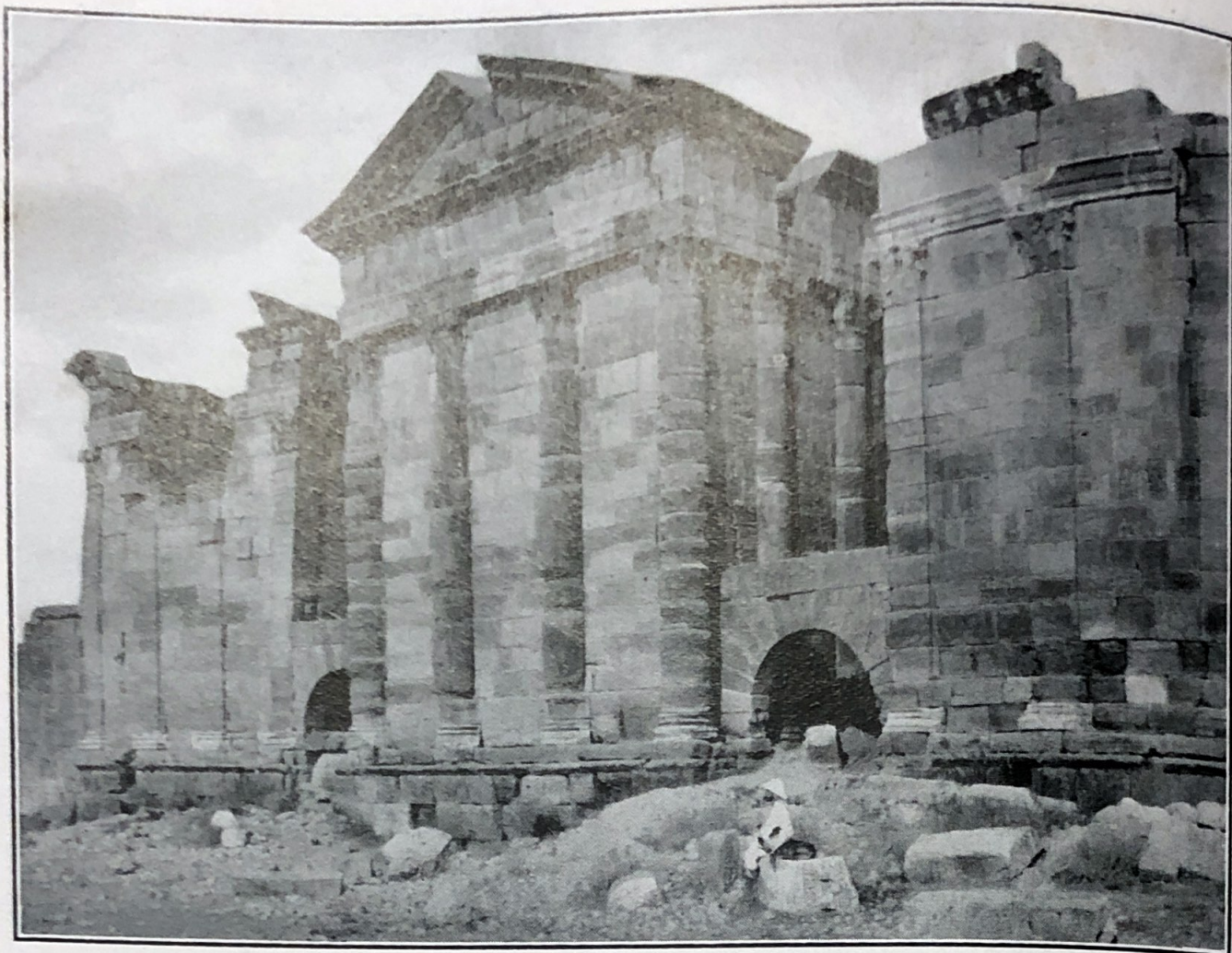
Questi gli inizi dell'attività che ci proponiamo di svolgere. E per una fortunata coincidenza, essa potrà sfociare in una iniziativa di ancor più vasta portata: la *Mostra della sicurezza del traffico*, in occasione del Salone dell'Automobile, che avrà luogo a Milano nel prossimo autunno. I Concorsi che oggi lanciamo si concluderanno appunto nel periodo di apertura della Mostra. Altre contemporanee pratiche iniziative sono allo studio.

Ma non vogliamo fare anticipazioni. Basta per ora che gli amici del Salone sappiano che – come sempre – siamo al loro fianco per la buona battaglia.

La Direzione della C.T.I.

A PAG. 252

IL REGOLAMENTO DEI TRE CONCORSI DELLA C.T.I.

15.000 LIRE DI PREMI

VESTIGIA DI ROMA IN TUNISIA: I TRE TEMPLI CAPITOLINI DI SBEITLA, L'ANTICA SUFETULA. *(Arch. fot. C.T.I.)*

CIÒ CHE BISOGNA SAPERE SUL PROBLEMA TUNISINO

Un braccio di mare, largo poco più di sessanta miglia, separa la Sicilia dalla Tunisia; questa è la prima cosa che salta agli occhi quando si osserva sulla carta il profilo del Mediterraneo. Ad analizzare, risulta un'altra circostanza: Tunisia e Sicilia si orientano reciprocamente, come se attraverso la geografia volessero intrecciare i loro interessi.

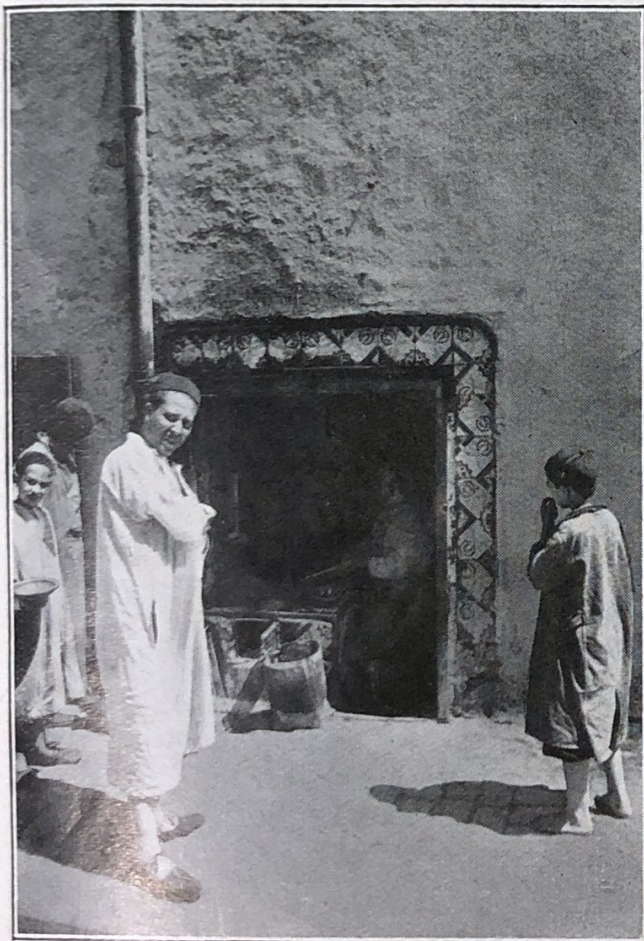
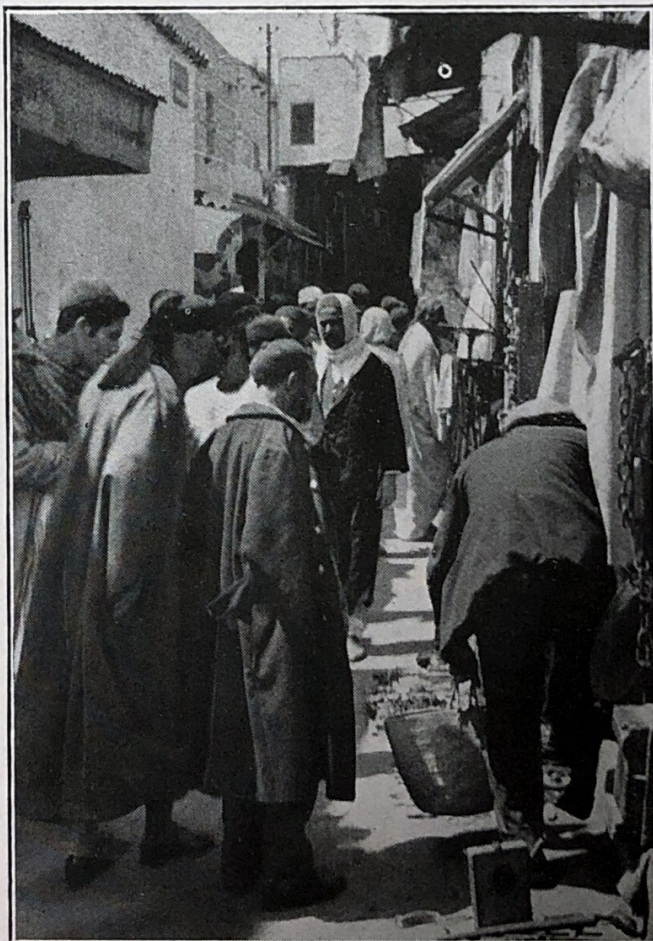
Per la gente di Trapani o di Marsala andare a Tunisi voleva dire star fuori un giorno e una notte. Oggi è un salto. L'*Ala Littoria*, che copre tutta la settimana coi suoi rapidi servizi, ti ci porta in tre ore. Tre ore esatte di volo, spesso meno che più, dal lido di Ostia alla laguna della Marsa. È inebriante arrivare a Tunisi così d'un fiato, scoccati dalla foce del Tevere alla costa dell'Africa prima ancora che dalla rètina si sia staccata la visione di Roma mattutina, col sole che indora il Gianicolo, i seminaristi che escono dalle Messe basse, i fiorai che incominciano a imbandire i loro banchetti, e gli ultimi carri da vino che risalgono cigolando la via Appia. È un fantastico approdo, che tosto diventa una cara avventura dello spirito. Tunisi viene incontro come una città nostra, con un largo e profondo respiro di vita italiana. Nessun problema di nazionalità anticipa i suoi termini con tanta evidenza, con tanta autorità; uno scambio qualsiasi, uno di quei primissimi contatti che non impegnano ancora il senso critico, e si è già nella polemica.

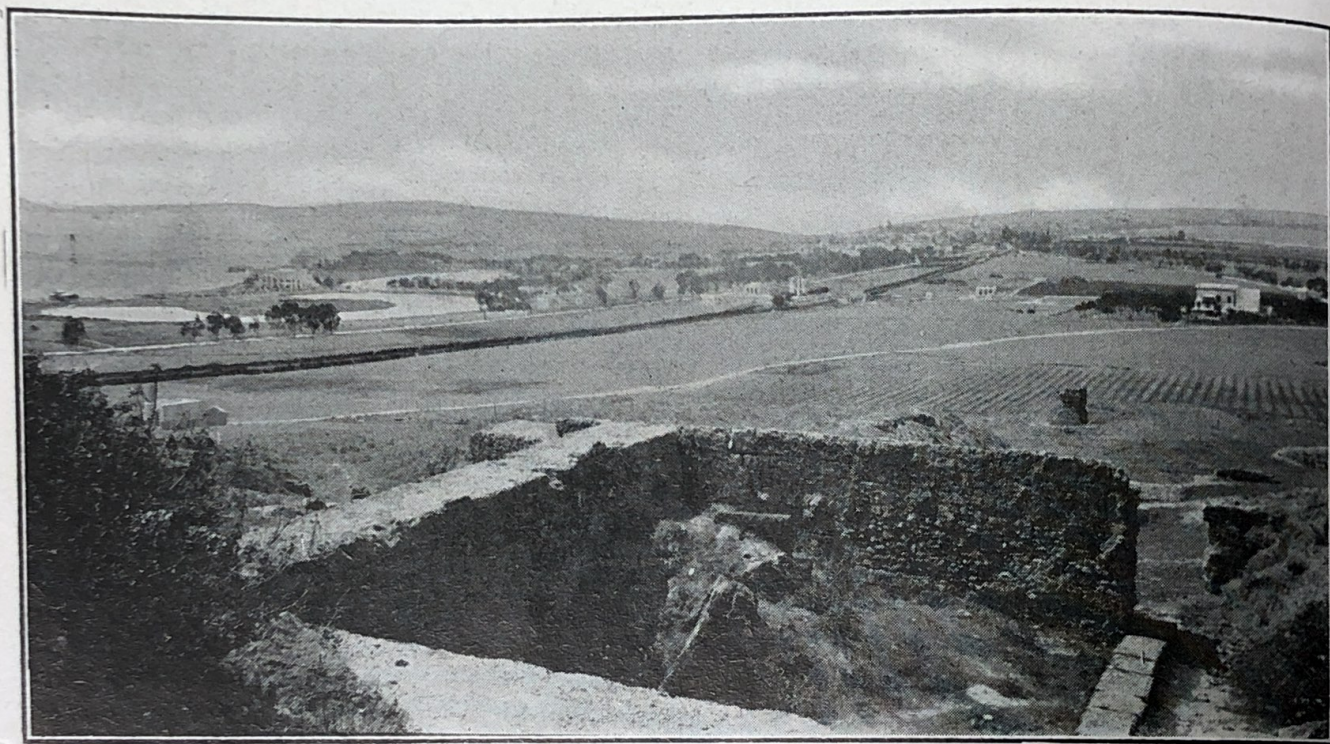
Appena arrivato a Tunisi, l'Italiano più incolto o più smemorato si domanda perché la bandiera francese sventoli sul palazzo del Residente generale. È doloroso riaprire questo capitolo della nostra storia politica. Errori, soltanto errori? No, non faremo il processo al passato. Nel 1881, limitiamoci a ricordare, la Unità italiana aveva appena vent'anni. Eravamo uno Stato ventenne; ancora fresca di calce era

la costruzione che i nostri patrioti avevano miracolosamente tirato su. L'astuzia di Bismarck da un lato, l'ingenuità di Cairoli dall'altro sono le spiegazioni, diremo così diplomatiche, dello scorno di Tunisi. Si deve ammettere che il calcolo di Bismarck era machiavellico; spingere la Francia in Tunisia per scavare un solco incolmabile fra le due Nazioni latine. Ma perché il giuoco riuscisse bisognava che la Francia vi si prestasse. La Francia vi si prestò. Così, fino all'ultimo momento, anche quando le sue truppe occupavano questo o quel punto della Tunisia, negò di volersi insediare nella Reggenza. Dapprima sostenne l'inganno; poi, di colpo, si smascherò. Era il 12 maggio 1881. I cannoni di una corazzata puntati contro la residenza del Bey ottennero l'effetto calcolato; il Bey si arrese e, pallido di sdegno ma impotente, sottoscrisse il pezzo di carta che gli veniva pôrto. Con quella firma egli accettava l'ingerenza della Francia nel suo reame. La libera Reggenza di Tunisi era diventata così un Protettorato francese. Pensare che noi eravamo in procinto d'intervenire: avevamo già pronto il corpo di spedizione e n'era financo designato il comandante, nella persona del generale Ambrogio Longoni!

Da quel giorno non ci fu più sereno nel cielo dei rapporti italo-francesi. Una fosca nube vi incombe e questa nube si chiama questione tunisina. È assurdo pensare che i politici di Parigi non prevedessero le conseguenze dell'avvenimento. Essi avevano fatto a pezzi, sotto i nostri occhi, il vaso di cristallo della fraternità latina. Era così cosciente, la Francia di allora, del torto usatoci che, per mitigarne il bruciore, si impegnò a rispettare i privilegi che il Governo di Roma, col trattato cosiddetto de La Goletta, aveva ottenuto nel 1868 per la nostra collettività.

Non rifaremo qui la cronistoria degli atti diplomatici che si riferiscono alla situazione degli Italiani in Tunisia. Basterà citarne due: il protocollo Mancini del 1884 e la Convenzione consolare e di stabilimento del 1896. Col primo, l'Italia, riconoscendo il fatto compiuto del Protettorato, accedeva alla sospensione (non abolizione) delle giurisdizioni consolari, cioè praticamente rinunciava ai benefici del regime capitolare, in cambio, però, della conferma di tutti gli altri diritti e privilegi riconosciutici dal Bey col trattato de La Goletta. Ma undici anni dopo, nel 1895, la Francia denunciava proprio questo trattato, che scadeva nel settembre dell'anno successivo; così si riapriva il negoziato sull'intera questione.

Fremono di sacrosanta indignazione le cronache del tempo. La Francia aveva scelto, per patteggiare, il momento in cui noi eravamo seriamente impegnati nel Tigrai contro le orde di Menelik, l'anno di Amba Alagi e di Macallè. La Convenzione del 12 settembre 1896 fu sottoscritta da noi in condizioni di inferiorità po-

TIPICO CAFFÈ DEL « SUK » TUNISINO. (*Fot. Pasta*)

UNA VIA DEL QUARTIERE ARABO IN GIORNO DI MERCATO. (*Fot. F. B.*)

CARTAGINE: AVANZI DELL'ANFITEATRO ROMANO. (Fot. Pasta)

CARTAGINE: L'ANTICO PORTO ROMANO. (Fot. Pasta)

litica e militare; qualche mese prima avevamo avuto Adua, e solo a udir il nome di Africa gli Italiani vedevano rosso.

Ciò non ostante, le Convenzioni del 1896 non avevano l'aria di essere un cattivo affare per l'Italia. Il primo articolo del testo diceva: « Gli Italiani in Tunisia e i Tunisini in Italia saranno ricevuti e trattati, relativamente alle loro persone e ai loro beni, sullo stesso piede e nella stessa maniera che i nativi e i Francesi. Essi godranno degli stessi diritti e privilegi », ecc. ecc. E l'articolo secondo specificava che gli Italiani in Tunisia erano ammessi, senza condizioni e restrizioni diverse da quelle risultanti dalle leggi del loro paese, al godimento degli stessi diritti civili dei nativi e dei Francesi; « di conseguenza potranno liberamente viaggiare e soggiornare, stabilirsi dove riterranno conveniente, acquistare e possedere ogni specie di beni mobili e immobili, fare il commercio tanto all'ingrosso quanto al minuto, esercitare ogni sorta di arti, professioni e mestieri », ecc.

C'era, in quel momento, un interesse che collimava da entrambe le parti. La Francia, che

TUNISI: IMPONENTI AVANZI DELL'ACQUEDOTTO ROMANO (*Fot. Pasta*)

stava per iniziare la bonifica in grande scala del territorio, aveva bisogno della mano d'opera italiana, ch'era la più ricercata sul mercato; dal suo canto l'Italia, che in Africa Orientale aveva visto crollare un sogno di espansione demografica, era costretta a favorire una corrente migratoria verso la Tunisia.

Gli accordi del 1896 rimasero la carta statutaria degli Italiani in Tunisia, anche dopo la denuncia del 1918, denuncia formulata anche questa volta dalla Francia, e anche questa volta in un momento critico per noi, cioè all'indomani di Caporetto. In mancanza di una nuova Convenzione, essi conservavano il potere di rinnovarsi automaticamente allo scadere di ogni trimestre. Denunciato, questa volta dall'Italia, il patto Mussolini-Laval del 7 gennaio 1935, non ancora messo in esecuzione, gli accordi del 1896 sono l'unico strumento che regola i rapporti italo-francesi nel Protettorato.

Ma quante manomissioni dal 1896 ad oggi! Se si rileggono, articolo per articolo, quegli accordi e si guarda alla condizione odierna dei nostri connazionali nel Protettorato, l'animo

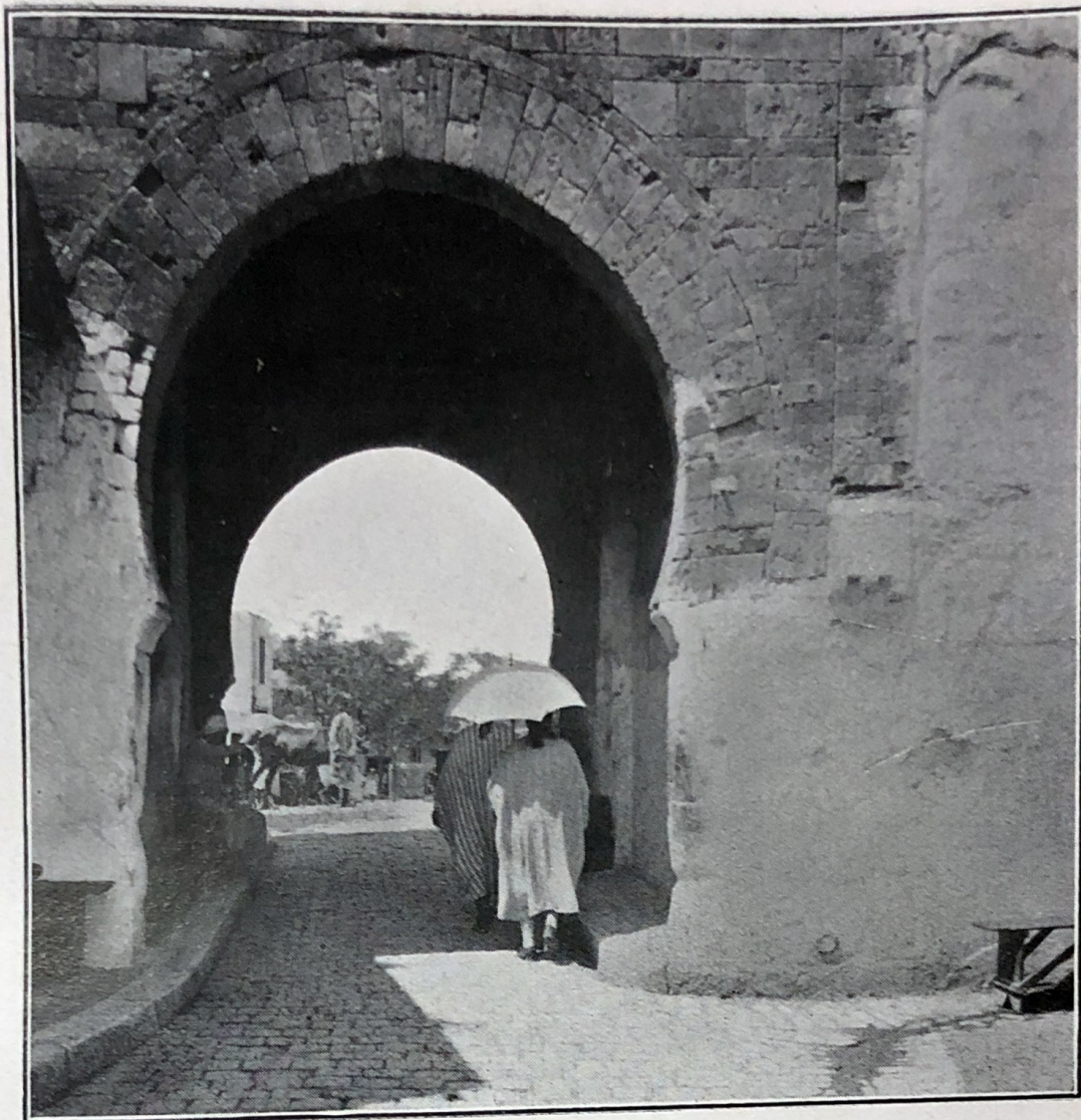
TUNISI – PERISTILIO DELLA RESIDENZA DEL BEY.

(Fot. Pasta)

si riempie di sdegno e di pena. La Francia incominciò con l'introdurre arbitrariamente nel Protettorato, cioè in territorio non suo, le leggi metropolitane sulla cittadinanza, quelle leggi che mirano a compensare, con un procedimento da lista elettorale, il rallentato ritmo delle nascite nella famiglia francese. Il « *français papier* » è il cittadino stampigliato che la matrice burocratica provvede ai deficientissimi quadri civili e militari della Terza Repubblica. Con questo sistema sbrigativo furono fabbricati in Algeria oltre settecentomila Francesi.

Ma l'Algeria è un Possedimento, mentre la Tunisia è un Protettorato, cioè uno Stato che ha ancora prerogative sovrane. Perciò la Francia qui dovette ricorrere ad altri sistemi. A Tunisi ho parlato io stesso con connazionali licenziati, messi alla porta, gettati sul lastrico perché avevano resistito all'ingiunzione di farsi Francesi. O la naturalizzazione o la disoccupazione; questo il dilemma. Nei tempi passati, prima che il Fascismo restituisse dignità e prestigio all'Italia, le naturalizzazioni avvenivano di comune accordo, senza scalpore; ogni anno il Consolato depennava dai registri della popolazione italiana un certo numero, per fortuna non rilevante, di individui che avevano saltato il fosso. Col prodigioso affermarsi della personalità del Duce e con l'aumentare della potenza italiana, le diserzioni tuttavia scemarono fino a diventare una percentuale irrisoria. Ma la resistenza non fece che accrescere il numero delle vittime. In queste ultime settimane lo sfratto degli Italiani dagli impieghi pubblici e dalle aziende private (a queste è imposto di non assumere mano d'opera straniera, cioè italiana, in misura superiore al dieci per cento) ha assunto l'ampiezza e la gravità di una persecuzione politica. A riprova di ciò valga questo fatto: dai primi di dicembre a oggi millecinquecento capi di famiglia, che presuppongono una massa di almeno ottomila persone, si sono presentati al Consolato d'Italia chiedendo di essere rimpatriati. I più son gente nata in Tunisia, che in Tunisia s'era sistemata e aveva messo su famiglia, che forse al paese d'origine non ha che qualche parente lontano, e forse nessuno. Chiedono di essere rimpatriati perché hanno fame. È atroce. Così la magnanima Francia gratifica i figli dei pionieri, i discendenti di quei colonizzatori che col loro sudore, con la loro perseveranza, con la loro versatilità contribuirono a trasformare la Tunisia da un paese barbaro in un paese civile e moderno.

Le violazioni non si fermano qui. C'è anche l'*embargo* applicato dalla Francia all'istruzione

UNA DELLE CARATTERISTICHE PORTE DI TUNISI

(Fot. Pasta)

italiana. Non emana da un decreto, da un atto pubblico; procede dall'interpretazione esosa di un certo paragrafo delle Convenzioni del 1896, il quale dice: « Per ciò che concerne le scuole italiane attualmente aperte in Tunisia e l'ospedale di Tunisi, lo *status quo* sarà mantenuto senza pregiudizio dei diritti superiori spettanti all'amministrazione locale in materia di igiene e di ordine pubblico », ecc. ecc. La Francia interpreta arbitrariamente questa clausola nel senso che non debbano aprirsi nuove scuole italiane in Tunisia; non solo, ma che non possano nemmeno venire ampliate, anche con semplici sopraelevamenti, quelle esistenti. Nel 1896 la nostra popolazione scolastica non superava i tremila individui; oggi questa cifra è salita a dodicimila. Il numero degli scolari si è quadruplicato, mentre gli edifici scolastici non sono aumentati di un solo metro cubo.

È il catenaccio alla cultura italiana. Conseguenza: ogni anno alcune centinaia di ragazzi italiani si iscrivono alle scuole secondarie francesi. Sono elementi difficilmente recuperabili. Essi escono dal liceo imbevuti di spirito francese, di logica francese, di superbia francese. Disintossicarli è opera ardua. La scuola è la zolla dove i popoli educano la pianta della nazionalità; altra terra e altro concime non possono dare che frutti diversi. Anche qui lo scopo è ottenuto.

Nel campo economico le soperchierie non si contano. In pratica nessuna professione è più lecita agli Italiani, tranne quella di medico o farmacista: tramontati per sempre i tempi in cui i nostri connazionali potevano seguire la loro naturale inclinazione nella scelta della carriera. Ma quegli articoli delle Convenzioni del 1896, che elencano e specificano i nostri diritti? Sono lettera morta. Provi un Italiano del Regno a recarsi per affari in Tunisia. Al Consolato francese non gli negheranno il visto; basta che paghi L. 37,50. Ma sulla stampiglia applicata al passaporto egli leggerà questa formula: « *Le titulaire ne pourra occuper aucun emploi* »! Il rispetto dei trattati è un impegno che riesce incomodo alla Francia; essa perciò se ne disobbliga con un'ordinanza. Così, alla chetichella, Parigi ha instaurato nella Reggenza la politica della porta chiusa.

A tanto siamo arrivati in Tunisia, cioè in un Paese che non fa parte del territorio francese, ed è tuttavia uno Stato estero, di cui la Francia è soltanto la Potenza protettrice. Noi non sappiamo, né vogliamo tentar di prevedere, in quale fase saranno entrati i negoziati quando questo articolo vedrà la luce. Ci atteniamo ai fatti,

cioè alla condizione degli Italiani in Tunisia, come ci fu dato di vederla e giudicarla coi nostri occhi in occasione di un recente viaggio. Il problema dello statuto, che la denuncia degli accordi Mussolini-Laval ha rimesso sul tappeto, riguarda una collettività di oltre 127.000 Italiani, nella quale sono rappresentate tutte le classi sociali e tutte le attività produttrici. Questi connazionali non si trovano in Tunisia perché ve li abbia chiamati la Francia. Quando nel 1881 essa impose alla Reggenza il suo protettorato, il numero dei Francesi da « proteggere » era di appena 708 contro non meno di 20.000 Italiani! Gli Italiani andarono in Tunisia prima dei Francesi, prima degli Inglesi, prima di tutti. Gli Italiani sono in Tunisia da almeno otto secoli e indagando si troverà che non ci fu interruzione da Roma in poi nel costante trasporto di gente della Penisola sull'altra sponda del Canale di Sicilia. Ancora nell'undecimo secolo i Pisani avevano a Tunisi speciali quartieri dove si governavano con loro leggi e propri magistrati. Documenti autentici attestano che molto prima del 1284 i Siciliani avevano in Tunisia veri e propri tribunali consolari, con giurisdizione non solo sui nativi, ma eziandio sugli stranieri. Il primo consolato francese è del 1577, quando già le Repubbliche marinare e Firenze e Lucca godevano privilegi di vario ordine per le comunità di loro gente stanziate da tempo e trafficanti sul suolo beylicale. Italiana è la prima scuola europea fondata a Tunisi nel 1821, ed era italiano e si chiamava *Giornale di Tunisi e di Cartagine* il primo organo di stampa apparso nella Reggenza. La lingua francese è soltanto lo strumento di scambio ufficiale; in tutto il territorio si parla italiano, perché questo è il primo idioma europeo che i nativi hanno udito e imparato.

I nostri diritti in Tunisia sono storici, e la Francia non lo ignora, tanto è vero che si astenne dall'annettersi il territorio, perché ciò sarebbe equivalso ad una sfida lanciata all'Italia e alle altre Potenze mediterranee aventi interessi nella Reggenza. Ma il Protettorato, per il modo come la Francia considera le sue obbligazioni, è un dominio di fatto. La Francia appetiva la Tunisia per farne uno strumento offensivo contro l'Italia. Non è per Tunisi che oggi si fa tanto strepito oltralpe, è per Biserta. Non sarà inutile ricordare che il Governo francese si era impegnato dinanzi alla Germania, alla Gran Bretagna e all'Italia, – sicuro, anche dinanzi all'Italia – a non fortificare Biserta. Invece nel 1891 il piano aggressivo fu iniziato dapprima subdolamente, affidando a un'impresa la costruzione di un innocuo porto commerciale, poi apertamente, con le opere della Baia Ponty, con l'arsenale marittimo di Ferryville, coi forti sulle colline, con le basi in caverna per sommergibili, e via discorrendo.

L'Italia era a quel tempo distratta da meschine cure elettorali. Solo un uomo vide chiaro e alzò la voce profetica e ammonitrice: Crispi. Nel 1890 scriveva: « Quando Biserta sarà divenuta accessibile alle grandi navi e vi si potranno accumulare viveri, carbone, munizioni da guerra e mezzi per riparare le loro avarie; quando questa piazza sarà munita di fortificazioni marittime e terrestri, i Francesi saranno allora in condizione di minacciare dalla costa tunisina le squadre nemiche, manovrando nel bacino meridionale del Mediterraneo, e potranno piombare in venti ore su Napoli e gettarsi in otto ore su Cagliari e la Sicilia ». E due anni dopo, costretto ancora all'inazione dai suoi « implacabili » avversari, fremeva di patriottica collera e scriveva a Re Umberto prospettandogli « la grave questione » delle fortificazioni di Biserta, da cui veniva sconvolto, a profitto della Francia, l'equilibrio del Mediterraneo.

La profezia s'è avverata. Se, occupando Tunisi, la Francia ha infranto il patto della fraternità latina, fortificando Biserta ha tramutato una rivalità di interessi in un contrasto vitale.

Questa è la dura, scottante realtà.

CESCO TOMASELLI

CARTAGINE – RUDERI DELLA BASILICA DI SAN CIPRIANO. *(Arch. fot. C.T.I.)*

LA ZONA DELL'ARCO DI MARC'AURELIO, PRIMA DEI RESTAURI DEL 1937. IN FONDO, A DESTRA, LA LOGGIA DEL FONDUGH "BEN ESSUED", PRESUNTO ANTICO "FONDACO DEI GENOVESI" *(Arch. fot. C.T.I.)*

ALLA SCOPERTA DEI VECCHI "FONDUGH" TRIPOLINI

Una delle cose più originali, più caratteristiche e più ricche di arte e di vita popolare della vecchia Tripoli sono senza dubbio i « fondugh ». Ma quale mai dei nostri scrittori, dei nostri giornalisti, dei nostri viaggiatori ne ha finora parlato? Nessuno, o quasi. Una spiegazione, in certo qual modo plausibile, ci deve essere, e, secondo noi, c'è. Tutti i « fondugh », o quasi tutti, esistenti nelle antiche « sciare » tripoline, sono completamente ignorati non solo dagli Europei di passaggio, ma anche da coloro che abitano da anni la città, per un fatto semplicissimo: chiusi e sperduti, come sono, fra gli « zenghet » più fuori mano, tra i vicoli meno battuti, fra l'intrico dei chiassuoli, delle viuzze e degli angiporti, sono rimasti ignoti a tutti, come rarità che occorre andare a cercare, scovare, scoprire, per poterle conoscere ed apprezzare. Ammirando la bellezza artistica di parecchi di essi, la vita chiassosa e tipicamente orientale che si conduce in altri, e in tutti la ricchezza di color locale, si pensa come mai abbiano potuto sfuggire all'attenzione di tanta gente che frequenta Tripoli. Eppure questi « fondugh », curiosi alberghi, che ricordano i caravanserragli, da cui certamente derivano, meritano la maggior considerazione del turista che visita le vecchie « sciare » della capitale libica. Nessuna guida pubblicata dopo l'occupazione della Libia, nessun itinerario turistico li indica, nessuna descrizione li accenna. Intorno a questi empori della antica « Medinet el-Ghedima » la stessa Sovraintendenza per i Monumenti e Scavi della Libia, compilando qualche anno fa l'elenco dei monumenti tripolini d'interesse storico, in cui sono registrate perfino diciotto o venti case

LA CARATTERISTICA PORTA DEL "FONDACO DEI MORI" A VENEZIA, CHE RICORDA GLI INGRESSI DEI "FONDUGH" TRIPOLINI

(*Arch. fot. C.T.I.*)

private artisticamente più interessanti, serbò il più completo silenzio. E pensare che di questi caratteristici «fondugh», situati entro le mura millenarie della vecchia «Oea», se ne contano ancora una trentina, quasi tutti impressi di un sigillo di arte e di storia! In passato erano una cinquantina, ma negli ultimi anni del dominio turco e dopo l'avvento dell'Italia in Libia molti di essi o furono trasformati, o caddero sotto i colpi del piccone per far posto a edifici moderni. Sarebbe proprio il caso che si provvedesse alla conservazione dei rimanenti o anche soltanto dei più tipici, per evitare la loro definitiva scomparsa nel giro di pochi anni.

Quasi tutti, bene o male, servono ancora, come in antico, da empori per la trattazione degli affari commerciali, di deposito di merci, di ricovero per i carovanieri provenienti dall'interno, di laboratori di artigiani indigeni, specialmente tessitori, tintori ed argentieri. Quindi, sono ancora una parte viva della città.

I fondachi di Venezia e di Genova.

Pensammo di occuparci dei «fondugh» tripolini mentre fervevano i lavori nella zona della città dove sorge l'Arco di Marco Aurelio. Dovendosi restaurare, per volere del Governatore Balbo, questa insigne opera della romanità, seguì il riordinamento degli edifici che le fanno cornice, e cioè dei due vecchi «fondugh» adiacenti, i quali, chiusi da alte mure sforacchiate da qualche finestra e da qualche porta senza

TIPICO INGRESSO DI "FONDUGH" TRIPOLINO: LA PORTA NEL FONDO È INQUADRATA DA MARMI ANTICHI DI EPOCA ROMANA.

(Arch. fot. C.T.I.)

sagoma, davano l'impressione di meschini fabbricati comuni. Durante l'abbattimento di alcuni muri per far posto alla costruzione dei nuovi prospetti più decorosi e dalle linee movimentate, nel « fondugh » a sinistra del Giano Romano venne in luce una epigrafe araba del 1748, che ricorda come quel fondaco fosse di proprietà del pascià Alì Caramanli, il quale invoca sulla stessa lapide la protezione di Allah per la fortuna e la prosperità del suo emporio. Ma il « fondugh », acquistato e restaurato dal Principe in quella prima metà del secolo XVIII, vantava già un lungo e glorioso passato. Infatti, esso è uno dei più antichi caravanserragli di Tripoli, e la sua storia risale a parecchi secoli fa. Esistono documenti abbastanza attendibili per credere che proprio questo fosse il « fondaco dei Veneziani », di cui è cenno nel trattato commerciale del 1323 fra la Serenissima e il Signore del Cantone tripolino. L'edificio ha nell'interno un patio con porticato e loggia ad arcate a tutto sesto, sostenute da colonne di marmo. Il patio risulterebbe di più ampio respiro se non fosse tagliato da uno sperone in muratura che lo deturpa, costruito nel '700. L'edificio, assai vasto, comprende alloggi, stanze, magazzini, ripostigli, ed è usato anche oggi come deposito di merce varia. Non si può stabilire quale sia la parte più antica di questo « fondugh », perché nei diversi restauri e nelle successive ricostruzioni – fra cui quella quasi totale fatta eseguire da Alì Caramanli nel 1748 –

FRA I PIÙ ORIGINALI E PITTORESCHI "FONDUGH" TRIPOLINI È QUESTO "DEI MALTESI".

le due acerrime rivali del mare, si trovavano a lottare in concorrenza per i loro commerci. Oggi questo fondaco, ricostruito totalmente nella prima metà del '700, si chiama « Bent Esseied ». Nelle attuali contingenze edilizie della zona ha subìto parecchi rimaneggiamenti che gli hanno tolto gran parte dell'aspetto primitivo e forse la più pittoresca. Ha un portico ed un loggiato di svelte ed armoniose linee.

Oggi, per volere del Governatore Balbo, in questo « fondugh » sono state aperte le scuole artigiane indigene dell'orafo, dell'argentiere e del tessitore di tappeti.

Un piccolo « fondugh » molto originale sorge a lato di quello di « Alì Caramanli » o «dei Veneziani» ed è chiamato « Zumith », dal nome dell'attuale proprietario. Vi dimorano numerose famiglie di pescatori maltesi, che da qualche tempo hanno trasferito qui la sede della loro attività, da quando, cioè, s'intrapresero i restauri del vicinissimo «emporio dei Caramanli», chiamato anche il « fondugh dei Maltesi », nome attribuito oggi a questo dov'essi hanno la loro nuova sede. Il piccolo « fondugh » ha un breve patio di decoroso aspetto, con un alto porticato a colonne coronate di artistici capitelli e con un'aerea loggia a grandi arcate. L'andare e venire di pescatori, di donne, di bambini, di cani, di gatti, di galline, fra un arruffio di nasse, di reti, di ceste, di coffe, di lenze, poi di coperte, panchette, tavoli, stoviglie e stracci, dànno vita e colore all'ambiente, che farebbe la delizia ed il tormento di un pittore di genere.

moltissimo venne manomesso e abbattuto. Pare che nel 1551 – prima occupazione turca di Tripoli – l'emporio fosse pressoché distrutto.

Caratteristica la porta principale verso il Lungomare dei Bastioni, larga, piuttosto bassa, chiusa da una grande arcata a pieno sesto, con un riquadro che la limita, tutto avvivato da mattonelle maiolicate, come del resto si vede in tanti altri ingressi di « fondugh », di case e di moschee tripoline.

Osservando questa porta, vien fatto di pensare a quella del « fondaco dei Mori » a Venezia (chiamato anche la « Casa del cammello », a causa di un bassorilievo che rappresenta questo quadrupede) di cui ripete le linee architettoniche più nobili, come gli ingressi di tutti i « fondugh » tripolini, dimostrando la intensità e continuità dei traffici che la Regina dell'Adriatico aveva con i centri marittimi dei Cantoni barbareschi e col Levante.

Altro « fondugh » storico è quello che sorge alla destra dell'Arco marcaureliano. La tradizione vuole che in antico appartenesse ai Genovesi. Anche qui a Tripoli, Genova e Venezia,

"Fondugh" distrutti o trasformati.

Tutte queste sedi del commercio e dell'industria tripolina hanno una impronta loro propria; tutti, senza eccezione, questi dimenticati « fondugh » vantano ricordi di avvenimenti interessantissimi per la vita, il costume, la storia dell'artigianato locale.

Un celebre emporio era quello fatto costruire nel 1654 da Osman Pascià, in via del Bazar (oggi sugh et-Turk), nei pressi della bella Moschea di Mohamed Pascià. Esso – secondo un cronista Anonimo – contava cento camere, e nel centro del patio aveva un pozzo di ottima acqua sorgiva. Era molto frequentato dai caro-

UN PORTICATO DI AUTENTICO SAPORE ORIENTALE NEL "FONDUGH EL GARGANI". *(Arch. fot. C.T.I.)*

vanieri che giungevano con le loro mercanzie dai più lontani paesi libici, e vi avevano sede fissa numerosi tessitori di baracani. Al tempo della dominazione turca, cioè dopo il 1835, il «fondugh» fu in parte trasformato, e dopo il 1880 la Porta lo designò quale dimora dei numerosi Drusi qui deportati dalla Siria, perché implicati nelle violente rivolte scoppiate in quella regione. Pare che questa gente fosse quanto mai turbolenta, perché a Tripoli, se avvengono trambusti in luogo pubblico, è ancora popolare fra gli indigeni il detto «*pare fondugh ed-Drusi*», nome col quale era conosciuto l'edificio di sugh et-Turk. Ritornati i Drusi, nel 1908, al loro paese, in seguito all'amnistia dei Giovani Turchi, il «fondugh» restò quasi disabitato fino al 1912, anno in cui venne trasformato nell'attuale Teatro Politeama. Altri «fondugh» subirono radicali trasformazioni negli ultimi anni del dominio ottomano e nei primissimi del nostro. Così dove oggi è il palazzo del Cinema Alhambra, in piazza Italia, già chiamata piazza del Pane, v'era il «fondugh el-Maksen», frequentato dai mercanti di stracci, ossa e pelli. Il fondaco, veramente poco profumato – dice la gente –, aveva un ricco patio con porticato, logge, colonne ed arcate, ed i suoi frequentatori traevano buoni guadagni dal loro commercio specialmente con Livorno. Nella stessa piazza del Pane vi era poi il «fondugh» dove si noleggiavano i somari per intraprendere viaggi o gite nei paesi e nelle oasi vicine a Tripoli. Sul luogo di questo caratteristico «stallaggio» sorge ora l'Albergo Nazionale.

Alcuni anni prima della nostra occupazione, un connazionale aveva fatto trasformare un «fondugh», dove è ora la Casa del Fascio, in cinematografo. Ma questo Italiano intraprendente era sospettato dal Governo del Vilajet di essere un propagandista venuto a preparare il terreno alla nostra occupazione del

IL PATIO DEL "FONDUGH EL GARGANI" È TUTTO UN TRIPUDIO FLOREALE E UN PROROMPENTE RIGOGLIO DI VERDE. *(Arch. fot. C.T.I.)*

UN PERGOLATO NEL CORTILE DEL «FONDUGH EL-KOGIA».

(Arch. fot. C.T.I.)

Paese, per cui questo cinematografo, ottenuto con lunghe pratiche e gravi spese, faceva pochi affari. Una notte il locale fu distrutto completamente dal fuoco, ed allora si vociferò che nell'improvviso disastro vi fosse stato lo zampino del Governo ottomano. Questo, badate, avveniva intorno al 1910.

Un altro caravanserraglio famoso era quello che esisteva dove sorge oggi la Galleria De Bono. Nel pozzo di questo «fondugh» si attingeva acqua riservata alle autorità turche del Vilajet, quando la siccità rendeva problematico il rifornimento idrico della capitale.

Diversi furono i «fondugh» abbattuti negli ultimi anni per il riordinamento del vecchio quartiere di Sciara el-Garbi, in cui venne aperto l'attuale Corso Sicilia. Otto ne furono sacrificati, alcuni dei quali di architettura originale, tipicamente tripolina, e tutti adibiti a depositi di mercanzie e specialmente di cereali provenienti dall'interno. Li citiamo per la storia: «fondugh» es-Senussia, el-Garbi, el-Gemel, Giauari el-Uad, Giauari el-Tnin, Ben Dahar, Ben Giafer ed el-Asairi.

Gli empori fioriti.

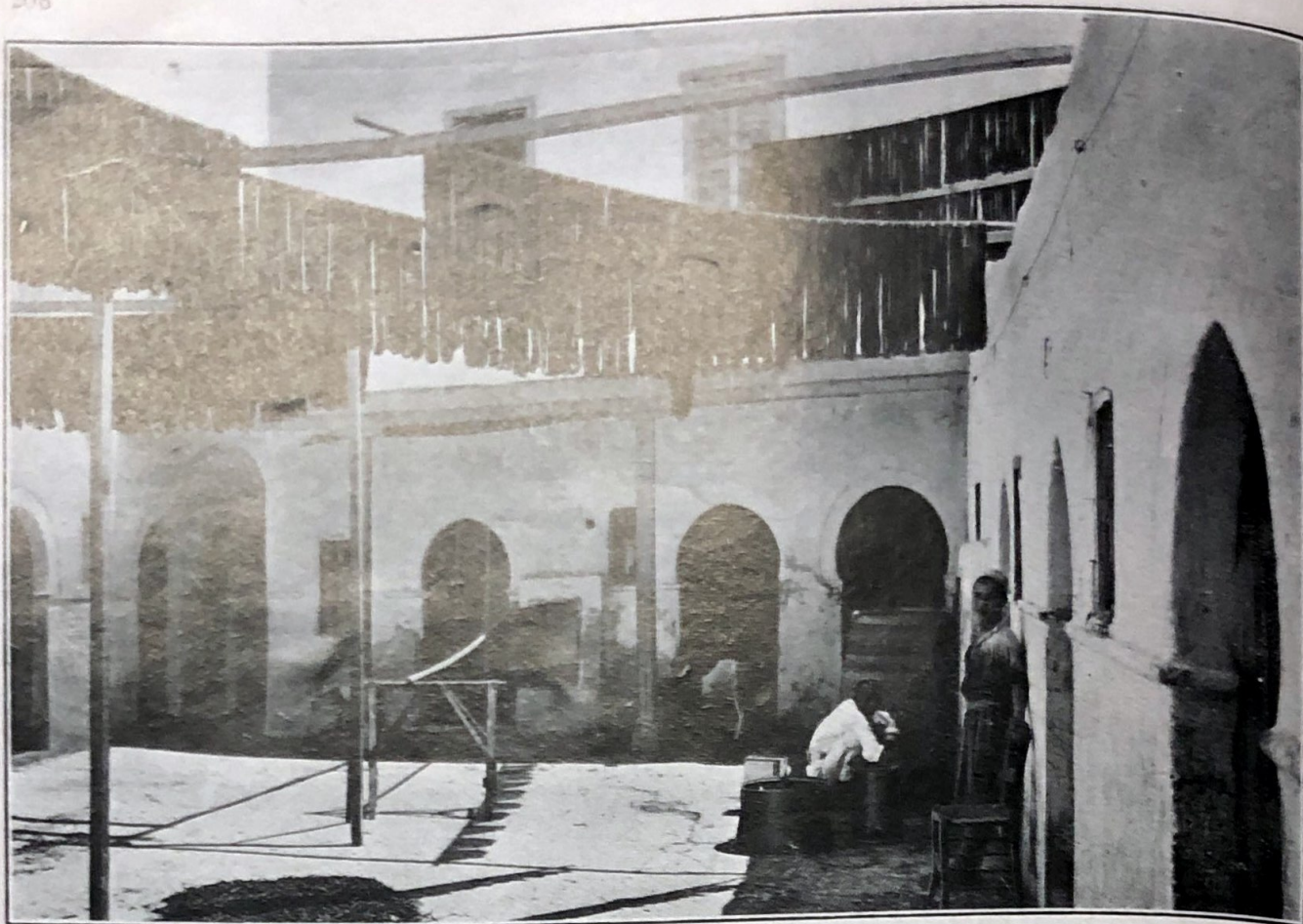
Parecchi tra i «fondugh» superstiti meritano di esser visitati. Tutti hanno una loro caratteristica, una propria attività, una tipica architettura; non sono, quindi, copie stereotipate di uno stesso archetipo, ma presentano spiccate varietà e spesso bellezze artistiche che stupiscono il visitatore. Non è forse suggestivo il «fondugh Madhi Hasan», verso il Lungomare dei Bastioni, col suo vasto patio circondato da un portico brulicante di vita e di movimento? Tra la folla di tessitori e di mercanti appare come un'immensa aiuola fiorita, in cui svettano arbusti di gaggie, s'arrampicano campanule, ridono geranî giganti e rose porporine e nasturzi ed asteri dai petali d'oro e dalie cremisine. Quel gioiello di patio che si trova nel «fondugh el-Gargani» è tutta una magnifica esibizione di piante esotiche, di cespi fioriti, di palmizi nani. Sembra che le bugainvillie, avendo invaso tutto il bel porticato e la deliziosa loggia di tipo moresco con la folta e ardente fioritura del più vivo amaranto, siano qui le vere assolute dominatrici. Il luogo è ora un albergo.

LA CASA-FONDACO DEI MERCANTI DI GADAR A TRIPOLI.

(Arch. fot. C.T.I.)

Ma non bisogna dimenticare, in questo pellegrinaggio fra le vecchie sciare tripoline, il « fondugh el-Kogia » dal bel patio rettangolare, cinto di portici e logge, come ogni « fondugh » che si rispetti, e dal vasto cortile, dove crescono in lungo pergolato piante rampicanti, che in mancanza di terra vegetale hanno le loro radici in capaci botti regolarmente disposte su due linee. Questo modo di coltivare la pergola – assicura l'attuale proprietario – si usa da tempo immemorabile, e noi pur oggi conserviamo la tradizione.

Si tratta di un « fondugh » adibito esclusivamente a deposito di mercanzie dai negozianti del vicino sugh et-Turk. Invece il « fondugh el-Togar », piccolo e di semplici linee, che sorge alle spalle dei mercati coperti ed ospita alcuni tessitori di baracani, ha un'unica pianta di vite, alta, prosperosa, superba, che spinge i suoi tralci fino alla più alta parete dell'edificio ed appare come una nota verdissima sul candore immacolato dei muri imbiancati a calce.

Un emporio di merci, celebre un tempo a Tripoli, è la casa-fondaco appartenente alla famiglia Tunin di Gadames. L'edificio, che si trova in uno degli « zenghet » meno frequentati delle sciare tripoline, è alto, massiccio, quadrato, dai muri senza finestre e dalla piccola porta ferrata e sprangata. Silenzioso e quasi abbandonato, lo frequentano, qualche volta, i mercanti gadamsini, che vi depositano le loro merci, arrivando con le carovane dalla loro lontana oasi a Tripoli, per scambi in natura ed acquisti. Eppure questo edificio, tutto chiuso e sigillato, era guardato con rispetto e bramosia quando vi si depositavano avori, piume di struzzo, polvere d'oro e merci preziose, che le pingui carovane dei Gadamsini portavano a Tripoli dalle lontane regioni dell'Africa Centrale, per venderle ai mercanti europei od ai loro agenti. Età d'oro per questo emporio dal bel cortile verde di piante, dalle logge soleggiate e dalle piccole stanze chiuse con robusti battenti, nelle quali si conservavano un tempo tante e sì preziose mercanzie. Oggi, nel vasto patio abbandonato echeggia solo il lento strascico della « balga » del guardiano, mentre le piccole celle da cenobiti non vedono entrare fra le loro grosse mura che qualche odorosa coffa di datteri,

LE MATASSE COLOR PORPORA SCIORINATE AL SOLE DÀNNO UN ASPETTO QUANTO MAI PITTORESCO AL "FONDUGH ES-SIALA".

o qualche sacco d'orzo o di grano, oppure qualche balla di policrome cotonate.

E questo è tutto! Ormai da anni e anni le lunghe carovane provenienti dal Congo, dall'Uadai, dal Borku e dal Bornu, che portavano i più preziosi prodotti del Sud-Africa, non arrivano più a Tripoli, e così l'antico «fondugh» sonnecchia triste e avvilito.

Tra i fiori d'arancio, le stuoie ed i tintori.

Altri fondachi indicano, coi loro nomi sonanti, chi è il loro proprietario e a quale ufficio sono adibiti. Ecco, nel movimentato sugh el-Muscir, il «fondugh Gurgi», dal nome del proprietario, appartenente alla celebre famiglia del tesoriere dei due pascià Iusuf ed Alì II Caramanli, il quale fece costruire a sue spese, nel 1834, la ricchissima Moschea che porta il suo nome. Ma questo «fondugh» è meglio conosciuto col nome di «Zahar» («fiori d'arancio»), poiché vi si depositavano i carichi dei profumatissimi fiori, che poi venivano mandati a Costantinopoli o a Smirne, per l'estrazione della famosa essenza. Bello di arcate e portici è il vasto patio, arioso, soleggiato, quasi solenne, come il cortile di una dimora patrizia. Nell'androne si è annidata una mescita indigena di rinfreschi, tè e caffè, quale si trova, del resto, in quasi tutti questi originali empori del commercio tripolino. Oggi il «fondugh Zahar» non vede più i cesti colmi di fiori d'arancio entrare nel suo bel patio; ma balle di stoffe, di cotonate e di telerie varie. Il commercio degli aulentissimi fiori è ormai finito, assolutamente finito. *Sic transit*...

Notevole nella vecchia sciara es-Sciaghi, ora via Piemonte, anche il tipico «fondugh el-Asairi», cioè delle stuoie, così detto perché i commercianti di Tauorga e Tagiura vi depositano pur oggi quei popolarissimi tessuti di sparto e giunco che si confezionano nelle due oasi, e poi si portano a Tripoli per la vendita. È un «fondugh» di modeste proporzioni, ma originale, con il suo portichetto, le sue finestrelle e porticine dalle linee semplicissime, che si affacciano nel piccolo patio.

La porta ha un bell'arco a tutto sesto, di architettura araba. Nella stessa via in cui sorge il «fondugh el-Asairi» ve ne sono altri due: uno, «el-Aiazzi», dal vastissimo piazzale con portico, tutto sonante di opere. È anch'esso deposito di merci e nei suoi piccoli locali a pianterreno trovano rifugio anche fabbricanti arabi di «marghe» (copricapo di tessuto bianco, che gli indigeni usano sotto la taghia per non insudiciarla col sudore), tintori di lana, tessitori di baracani. Né vi mancano abitazioni per le loro famiglie. L'altro «fondugh», dal portale d'ingresso ornato, nel riquadro dell'architrave, da una decorazione di piastrelle maiolicate del secolo XVIII, si chiama «es-Sagher», ed è anch'esso modesto di linee e senza pretese architettoniche. Il suo cortiletto, abbellito da un portico arabo sormontato da una loggia, è tutto invaso da balle di mercanzie. Un tintore esercita il suo

IL SILENZIOSO "FONDUGH EL-GENGA" O "DEI MISURATINI". (A. ch. fot. C.T.I.)

mestiere in una piccola parte del cortile. In due stanze a pianterreno si notano un telaio primitivo che tesse baracani, ed un caratteristico arcolaio di grandi dimensioni, a quattro bande, che lavora a dipanare colossali matasse di filo di lana di un bel rosso-cremisi, il colore tradizionale in uso nelle vesti femminili. I tintori di Tripoli hanno goduto buona fama fin dall' antico e sono spesso citati anche nelle vecchie relazioni dei Consoli della Serenissima. La loro speciale abilità consiste nel tingere le lane di color porpora, ocra e nero, che sono anche oggidì i colori tradizionali degli indumenti donneschi, specialmente dei baracani. Noto per la sua famosa tintoria è il «fondugh es-Siala», dove in certi giorni ogni più piccolo spazio è occupato dalle matasse color rosso-cremisi, gialle e nere, sciorinate ad asciugare al sole. Il patio non ha nulla di speciale, salvo le porte e le finestre di tipo orientale. È antichissimo. Il basolato d'ingresso è quello stesso dell'antica strada romana che da qui passava, ed è dello stesso tipo di quello esistente in una parte del porticato della vetusta moschea della «Cammella», che conserva tante vestigia di età imperiale.

Nei due vicini «fondugh» di «el-Genga» e «Fighi Assan», di quasi eguali

IL "FONDUGH EL-HENSOIR" DALLE TIPICHE DECORAZIONI MORESCHE.

IL CAFFÈ ARABO NELL'ATRIO DEL "FONDUGH ZAHAR" O "DEI FIORI D'ARANCIO".

(Arch. fot. C.T.I.)

dimensioni, ma provvisti di cortile con porticato e loggia, fanno tappa da tempo immemorabile i mercanti di Misurata, quando si recano a Tripoli per motivi del loro commercio. »

Per l'originale decorazione del suo patio, di gusto orientale, merita una visita l'antico « fondugh el-Henscir », il quale, prima del 1844, era a Tripoli fra i più vasti edifici del genere; ma quando la Turchia sistemò in quell'anno la vecchia via del Bazar, chiamata poi Sugh et-Turk, esso venne dimezzato per la costruzione di alcune botteghe. Lo stesso caso toccò al « fondugh el-Topgi », che negli ultimi anni del Governo della Porta serviva di alloggio alle famiglie degli artiglieri. Oggi, invece, vi ha sede qualche piccola officina di argentiere. È un « fondugh » originale per la sua doppia rampa di scale scoperte e per il suo lungo loggiato con ringhiere di ferro battuto, e i modesti laboratori artigiani che vi si trovano attualmente hanno trovato in essi la degna cornice. Altri tre o quattro « fondugh » tipici si trovano nelle vicinanze degli antichi sugh coperti e sono adibiti a deposito di merci varie.

Questa rapida corsa attraverso i più noti, artistici e pittoreschi fondachi della vecchia città barbaresca è sufficiente a dimostrare l'originalità di questi antichi posti di sosta delle carovane e quanto sarebbe utile proteggerli e conservarli, non solo per rispetto alla storia della città, per l'attività economica che esplicano e per la produzione artistica locale, di cui sono tipici esempi, ma anche perché rappresentano elementi di non trascurabile interesse storico, culturale e turistico.

FRANCESCO CORÒ

Una gemma del Carnaro CHERSO

« Il più bello spettacolo che possa vedere un amatore dell'agricoltura si è il paese che scopresi dal mare entrando nel seno di Cherso ».

A. FORTIS, *Saggio di osservazioni sopra l'isola di Cherso ed Òssero*, Venezia 1771.

Sono su una vetta battuta dal vento, a 638 m. sopra lo specchio dell'Adriatico. Ai miei piedi fioriscono i bucaneve, e le querce o rovelle sono ancora spoglie come d'inverno; in basso, sui greppi, odora già la salvia e nelle baie, presso il mare, fiorisce lo stupendo asfodelo e verdeggiano lecci e lillatri. Una breve salita, e, dalla spiaggia piena del murmure dell'onde, son giunto sulla vetta del Monte Siss, che consente di godere il panorama dell'incantevole Carnaro. L'isola di Cherso si adagia nelle acque azzurre come una lunga interminabile cresta rocciosa.

Il Monte Òssero, che segnala la vicinanza di Lussino, ci saluta: la gigantesca muraglia dei Velebit e il Monte Maggiore chiudono il grandioso quadro.

Antichissimi boschi di castagni nereggiano a settentrione di Cherso fra la neve e le gelide bufere invernali. In aprile i giganteschi alberi sono ancora affatto spogli, ma le querce mostran già le loro gemme lucenti. Anche sotto altri aspetti, v'è qui un mondo tutto speciale: uomini duri, chiusi nella loro solitudine, restii ad abbandonare l'angusta terra nativa. Quando han tagliato il bosco ceduo, trasportano le fascine con le slitte al mare, oppure con carri a due ruote muniti posteriormente di stanghe da slitta. Come non è possibile rappresentarsi l'Egitto senza il cigolìo delle sue ruote idrauliche, così il paesaggio a settentrione di Cherso non si concepisce senza il cigolio e lo stridìo dei traini che trasportano continuamente la legna dai boschi alla marina.

Ma proseguiamo verso la parte settentrionale dell'isola. Al limite di un bosco si schiude improvvisa una visione unica. Dall'alto di un colle, il paese di Caìsole, con le sue case e le sue chiese, le sue mura, i suoi giardini e i suoi cipressi, con fiori variopinti tra le tombe e le croci del suo cimitero, guarda sul Canale di Mezzo, sugli opposti rupestri monti di Veglia

e sulla piccola isola di Plaunig, che svanisce nell'azzurro del mare.

La rocciosa cresta si assottiglia; aromatiche salvie, nient'altro che salvie, crescono per il declivio sino alle morbide spume, diffondono nell'aria mite il loro profumo; poi il colosso roccioso si allarga ad un tratto; si apre una baia con oliveti e giardini; un grosso gentile borgo ci saluta: è Cherso, centro dell'isola, da cui sorge un rotondo torrione, intorno al quale volano le colombe, e una veneziana Torre dell' Orologio. Percorrono l'abitato in ogni senso «calli» pittoresche, che ricordano la regina dell'Adriatico; e sterminati oliveti circondano in ampia ghirlanda il grande Vallone di Cherso.

Cherso è la città dei crisantemi: in maggio, quando le orchidee cominciano a fiorire e sui declivi i cespugli delle gialle ginestre sembrano nuvolette d'oro, il biancore dei crisantemi fluttua come l'onda che si frange contro la terraferma. Esso arriva da per tutto, invade i boschetti di olivi, adorna le coste petrose. Mani indefesse colgono i

OLIVI E CRISANTEMI FRA LE PIETRE: MURI A SECCO SOSTENGONO E DIVIDONO I COLTIVI SVARIATISSIMI. *(Fot. Morton)*

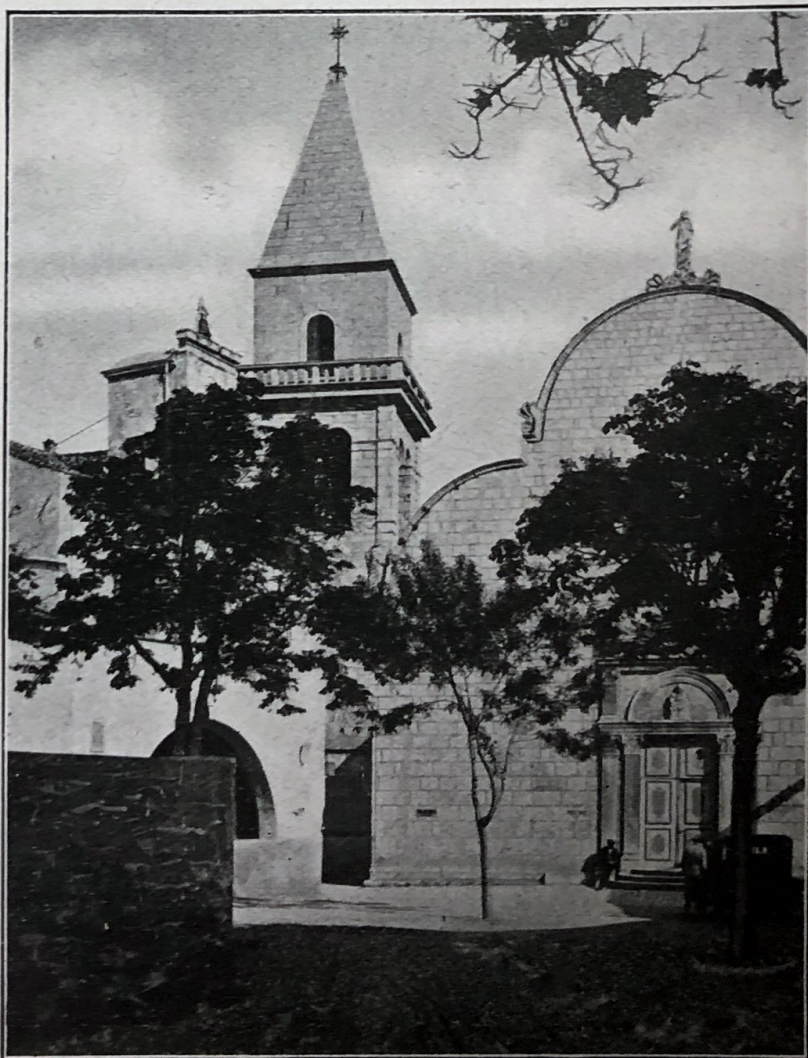
LA MAESTOSA BELLEZZA DEL LAGO DI VRANA, CHE NON HA EMISSARIO NÈ IMMISSARIO. IL SUO FONDO È A 68 METRI SOTTO IL LIVELLO DEL MARE.

(Fot. Morton)

VECCHIO LILLATRO DAL TRONCO ATTORTO E DALLA CHIOMA PIEGATA ED IMPOVERITA DALLA VIOLENZA DEL VENTO.

fiori; i muli li trasportano in basso nei sacchi; poi essi rivedono ancora una volta il sole. Presso il porto, sulla piazza, accanto alle chiese e alle cappelline, vengono distesi a seccare su ampî teli; in fine, i figli della luce se ne vanno per il mondo sotto specie di volgarissima polvere insetticida.

Si fa sera, ed io cammino adagio per l'ottima strada automobilistica che conduce verso mezzodì, sino alla vicina Lussino. I contadini ritornano dalla campagna, dalle doline coltivate, ove prosperano fagioli, insalata e magnifici carciofi. Un asino raglia lamentosamente. Una campana squilla. Il disco del sole scompare dietro grosse nuvole, che fiammeggiano nell'ardente vampa; fuoco e oro, tinte azzurre e violette inondano la baia, che attanaglia con nere branche quella fantastica marea di colori.

La strada sale ripida. Dalle case di Villa Vrana, a 250 metri sul mare, si scopre davanti a noi una delle più grandi meraviglie di Cherso: il lago di Vrana, adagiato in un'ampia conca rocciosa. I monti

IL DUOMO DI ÒSSERO DEL SECOLO XV, NELLO STILE DEL PRIMO RINASCIMENTO VENETO.

LA CASA DEL POPOLO NELL'ISOLA DI CHERSO: CARATTERISTICA, ROZZA CUCINA CONTADINESCA A VILLA VRANA. *(Fot. Morton)*

che lo circondano salgono fino a 483 metri; brulli, grigi pendii con muri a secco scendono sino al ridente specchio azzurro. Sembra una turchese, una rivelazione e un prodigio, nel paesaggio sterile e nudo. E un'altra meraviglia, un enigma nasconde il cheto lago. Esco in barca e porto con me numerosi strumenti; lo scandaglio cala verso il fondo, che nella parte meridionale del lago arriva fino a 84 m. Ma lo specchio d'acqua si trova soltanto a 16 m. sul mare; in questo punto, il fondo viene, dunque, a trovarsi a 68 m. sotto il mare, formando una grandiosa criptodepressione. Ma altre particolarità degne di nota, anzi enigmatiche, si trovano nel lago di Vrana. Vivono nelle sue acque molte anguille fluviali, e nessuno sa chi ve le abbia immesse. Sui versanti della parte settentrionale del lago esistono ancora i resti di un bosco meraviglioso, dove tutto rivela forme gigantesche: elci con fusti di m. 3,50 di circonferenza, lillatri che misurano m. 1,25 di diametro, frassini di m. 2,50

CHIESETTA CAMPESTRE NEI PRESSI DI CHERSO. SUI SACCHI STESI SULLA STRADA ANTISTANTE SECCANO AL SOLE I FIORI DEL CRISANTEMO.

(Fot. Morton)

di circonferenza, agnocasti di m. 2,50 e vitalbe grosse come un braccio. In passato, qui dovette esistere un bosco favoloso. L'acqua è di una limpidezza cristallina; il fondo riluce fra tinte azzurre e verdi; vi si può prendere un bagno delizioso!

Subito dopo, ci accoglie il deserto di pietra, coi suoi rottami e le sue schegge che tintinnano e cricchiano; con la sua vampa bruciante, col suo bagliore che abbarbaglia. Eppure anche qui è vita, vita in forme nane, mirabilmente adattate alle condizioni d'ambiente. I prùgnoli si aggrappano al suolo e vi affondano lunghe radici in cerca dell'umidità: i cespugli sono minuscoli, larghi come il palmo di una mano, alti 2 decimetri. E, a breve distanza da qui, sulla riva del lago, gli alberi giganteschi, quasi fantastici.

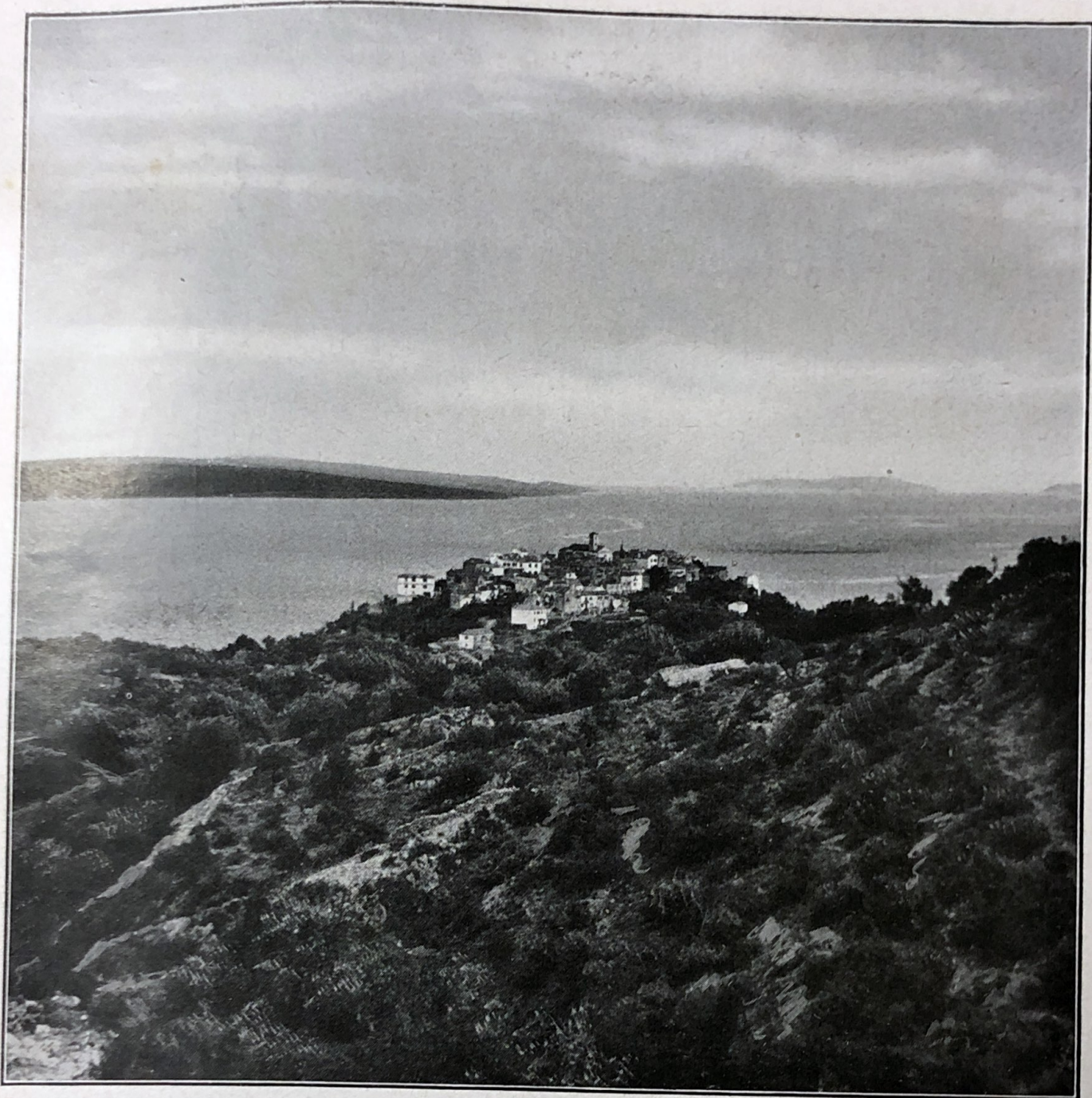
Ma dobbiamo proseguire. La strada automobilistica corre attraverso la plaga montagnosa. I ginepri rossi o appeggi dalle còccole rosse screziano il terreno bianco, che assomiglia a una pelle

UN MINUSCOLO RUDIMENTALE MULINO CASALINGO PER LA MACINAZIONE DEL GRANOTURCO, A VILLA VRANA. *(Fot. Morton)*

IL PORTICCIUOLO INTERNO DI CHERSO. *(Fot. Morton)*

UN GIGHERO IN PIENA FIORITURA.

SCHELETRO DI UNA SPUGNA RACCOLTO SULLA SPIAGGIA DI CHERSO. *(Fot. Morton)*

IL TORRIONE DI CHERSO, SITUATO NEL PUNTO PIÙ ALTO DELLA CITTÀ. *(Fot. Morton)*

CAISOLE, L'ANTICA « CAPUT INSULAE »: A SINISTRA, L'ISOLA DI VEGLIA; A DESTRA, L'ISOLA DI PLAUNO. (*Fot. Morton*)

di leopardo. Le pecore che brucano scappano via di corsa al nostro passaggio. La via conduce sempre più verso mezzogiorno, e ci prepara una nuova sorpresa. Una fata morgana non potrebbe essere più bella: la terra si abbassa verso il mare, si restringe, finisce in un canale, al di là del quale subito si allarga e sale al gigantesco Monte Òssero.

Òssero fu, un tempo, splendido centro di vita ecclesiastica; oggi è una piccola tranquilla cittadina fra le due isole. L'alto campanile domina il suo regno; nelle commessure delle pietre del suo duomo cresce la *Corydalis acaulis*, color zolfino; sulle pittoresche mura cittadine splendono le grandi bocche di leone e attraverso la Cavanella, il sottile canale che ci fa risparmiare il giro dell'isola di Lussino, mormorano le onde. Nelle insenature brilla il giallo papavero cornuto e nei pascoli ci sorride l'anemone stellata. Non si può descrivere l'incanto caratteristico di questa cittadina tra le due isole.

Proseguiamo ancora per un tratto a mezzogiorno, verso Punta Croce, dove l'appassionato cronista di Cherso possiede i suoi boschi. Qui non ci sono più alberi che d'inverno si spogliano; la macchia è perennemente verde coi suoi frutici dalle foglie scure, coi suoi corbezzoli, con le sue lentàggini sempreverdi, coi suoi mirti e i suoi elci. Il Mezzogiorno è vicino.

In molte altre località dell'isola, come S. Martino in Valle, si distilla dalle foglie di salvia l'essenza odorosa; Smergo ha una interessante curiosità naturale nella sua gigantesca « foiba », la cui parete misura oltre 100 m.

Sugli scoscesi dirupi orientali e sulle balze intorno al lago di Vrana parlano gli alberi,

CAISOLE, DALLE VECCHIE PITTORESCHE CASUPOLE, SORGE SOPRA UN COLLE ISOLATO.

(Fot. Morton)

narrando dell'impeto e della furia della bora. Qui s'incontrano aspetti e caratteri portentosi, si vedono persone che possono voltarsi indietro a contemplare una lunga esistenza di lotte. Dietro ogni muretto un fusto s'innalza diritto, ma non appena si sporge, è costretto a piegarsi quasi orizzontalmente, e la lunga chioma sembra curata dal giardiniere. Sopra gli abbaglianti pendii di calcare la ramaglia verdecupa delle querce e dei lecci ondeggia, come i pennacchi di fumo delle navi in rotta. In mezzo ad esse fiorisce una meravigliosa specie di ciclamino, il *Cyclamen repandum*, e il gichero (*Arum italicum*). La flora di Cherso comprende oltre mille specie, qualcuna anche rara, esistente solo nell'isola, come il *Hieracium chersogenum*.

Cherso è un'isola delle meraviglie, un favoloso paese dell'Adriatico, che ci parla con mille voci. I Romani furono qui (50 av. Cr.-476 d. Cr.) e vi lasciarono le loro vestigia; poi giunsero i Veneziani e v'impressero il loro incancellabile sigillo.

Il dominio della nostra isola comincia a settentrione, al canale di Faresina. Il Monte Mag-

BARCHE DA PESCA DALLE AMPIE VELE, IN SOSTA NEL PORTICCIOLO INTERNO DI CHERSO.

giore, alta scolta dell'Istria, è vicinissimo, e la neve vi cade sino al ginocchio. A mezzogiorno, quasi all'altezza di Lussinpiccolo, la Punta Croce segna il limite estremo. Due mondi sono riuniti. Sulla Cavanella sorge Òssero, importante emporio e porto tra due isole. Poi le località si susseguono: Ustrine, Bellei e il nascosto vallone. Un lago ci invita coi suoi incanti. Ardono le ginestre. Le madreselve diffondono un profumo che rapisce; fiammeggiano i melagrani. A sera, i pescatori si recano sul mare: il potente fanale di prua getta un cono di luce sull'acque nere e attira la preda: la pesca è abbondante, e i pescatori esultano, mangiano calamari e polenta, bevono vino rosso. Saporita è l'insalata, saporitissimi gli asparagi selvatici col soave olio di oliva, a proposito del quale il Fortis scriveva «ch'è tenuto del più perfetto che si affaccia negli stati della Serenissima Repubblica». Le stelle scintillano, si riflettono nell'acque del porto, tremolano in bagliori. Il mare respira tranquillo, a guardia della sua gemma stupenda: l'isola di Cherso.

FEDERICO MORTON

VISIONE DI POESIA E DI GLORIA: LA MARINA, LA BAIA DOVE È SEPOLTA LUNI, L'IMBOCCO DELLA VALLE VERSO CARRARA, LO SPIEGAMENTO FRONTALE DEL GRANDE BALUARDO DELLE APUANE. *(Fot. Casseri - Carrara)*

NOBILTÀ DELLE APUANE

Mentre dalla fusione di Carrara, di Massa e di Montignoso il Duce fa sorgere, con uno dei suoi atti di luminosa volontà, il Comune di Apuania – e i lavoratori del marmo, come un esercito che si addestri a una nuova tattica, si preparano a trasferirsi dalle cave assolate alle officine metallurgiche e meccaniche, le quali invaderanno la piana vigilata dalle Apuane, – abbiamo chiesto a Ettore Cozzani, che nel suo romanzo Un uomo *ha rappresentato con tanta competenza il dramma della regione dei marmi, di parlarci del paesaggio, dei caratteri umani e delle imprese che han dato tanto rilievo a questa razza e a questa terra. Sia, da parte nostra, un augurio, perchè l'Apua, sopra la potente fatica delle nuove industrie, riaccenda il trionfale candore delle sue cave; e i marmi gareggino con il ferro a render più facile e più sicura all'Italia la sua redenzione economica nell'autarchia.*

Nei tempi dei tempi, quando Dio «a lievitazioni di vulcani, e a fiancate di marosi» modellava con sovrana gioia d'artista la Penisola, in un'epopea di schianti, di boati e di scrosci, s'alzò dalle acque del Tirreno una imponente mole rocciosa, che saliva portando verso il cielo i sedimenti dei millenni stratificati nei fondi marini. Forse l'Appennino non era nato ancora.

Questa mole, in ascesa che pareva non dovesse finir mai, stupiva tutto intorno le terre emerse e le acque.

Si fermò; con i suoi moti di cataclisma si assestò, e stette, immutabile come un capolavoro.

Le erosioni delle acque e dei venti che avrebbero un giorno abbassati, in larghi altipiani o in modeste alture, le moli dell'Appennino, non ebbero presa in questo formidabile bastione che si era sollevato sul Tirreno. Anch'esso subiva le abrasioni e le scarpellate degli uragani e i morsi del sole che calcina la pietra e la prepara a scoscendere sotto i diluvi; ma queste ferite non fecero che dare gli ultimi tocchi di pollice alle poderose strutture, lasciandone sopravvivere la verticalità, che il piano del mare sottostante rendeva anche più trionfale.

Così l'aereo crinale, dal Monte Sagro alla Pania della Croce, rimase a svettare di punte fra i 1700 e i 1900 metri; torrioni giganteschi

I VILLAGGI NATI DAL SECOLARE LAVORO DELLE MINE: ACCANTONAMENTI DELL'ESERCITO DEI CAVATORI. *(Arch. fot. C.T.I.)*

LA LIZZATURA A MANO: IL BLOCCO SI VARA. *(Fot. Casseri - Carrara)*

LE ASPRE BALZE DEL CONTRARIO E DEL CAVALLO DAL GRONDÌLICE. *(Arch. fot. C.T.I.)*

VISIONE DEL TAMBURA (M. 1889) DAL M. PISANINO: VASTITÀ E POTENZA DI MOLI.

LA PUNTA QUESTA E IL TORRIONE FIGARI. *(Arch. fot. C.T.I.)*

(come il Monte Pisanino dai suoi 1946 metri) rimasero a vigilare, isolati, come sentinelle avanzate; e, con un movimento pieno di ritmo, la grandiosa architettura si dispose aprendosi in tre anfiteatri – nel centro, verso mezzogiorno – e ai due lati invece verso settentrione, e mandò al piano le acque verdi d'ombra e argentate di trasparenza del Frigido e dell'Aulella.

Le Alpi Apuane raggiavano nella loro perfezione, e non si mutarono più. Le abitarono genti primordiali delle grotte; ma sopraggiunsero quei Liguri della famiglia apuana che furono tra le più schiette e fiere popolazioni dell'Italia primitiva; e quando Roma ebbe conquistata la Gallia Cisalpina, questa gente indomita e indomabile, anche così circondata dalle legioni da tutte le parti, volle restare, come le sue montagne, isolata in una orgogliosa indipendenza.

Sessanta anni di guerre senza tregua e senza pietà: gli Apuani che scoscendono in pianura allagandola di moltitudini armate; i Pretori e i Consoli che li respingono tra le gole dei monti; e li braccano e uccidono come lupi selvaggi; e infine uno di quei terribili colpi che dà Roma, quando la sua potenza, troppo a lungo urtata e inceppata, si tramuta nella collera di un Dio: gli Apuani deportati a fiumane, persin di 40.000 in una volta, dopo che invano, a decine di migliaia, hanno seminato di salme eroiche le alture e le piane.

Un giorno Augusto Imperatore, che, dopo Azio, era entrato vittorioso in Roma come in una città di mattoni e di legname fracassata da un terremoto, e voleva lasciarla come la metropoli del mondo mediterraneo, tutta splendente di pietra incrollabile, si rivolse a queste montagne, e ordinò che si scavassero nel loro grembo i marmi che fecero di Roma la più bella città dell'Universo umano.

Con i mezzi dell'uomo primitivo che s'è appena impadronito del ferro, con la forza

dei muscoli umani e dei muscoli bovini, con l'irruenza, la resistenza, il dolore e l'ira della fatica che lotta e soffre per vincere la natura inerte, le Apuane cominciarono a essere diroccate, sperone dopo sperone, in cateratte di pietra abbagliante.

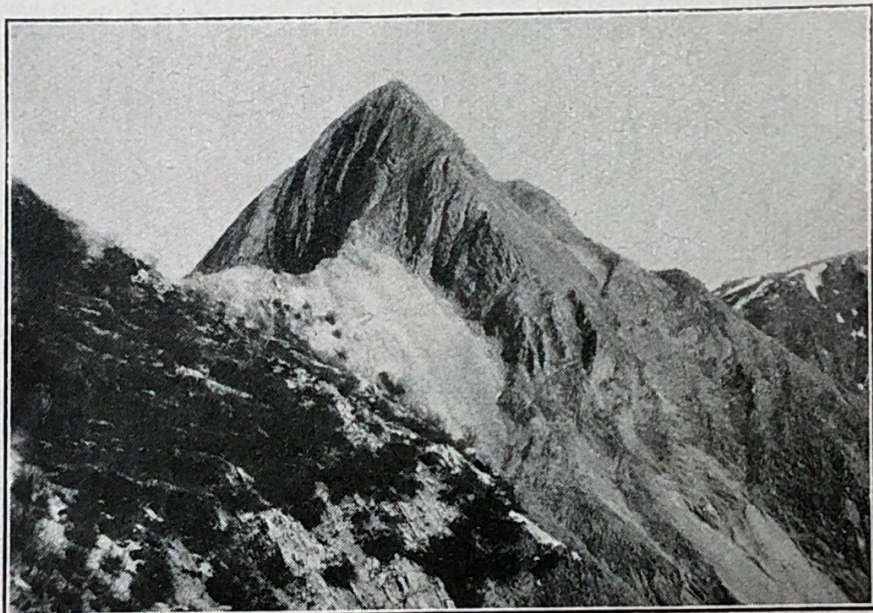
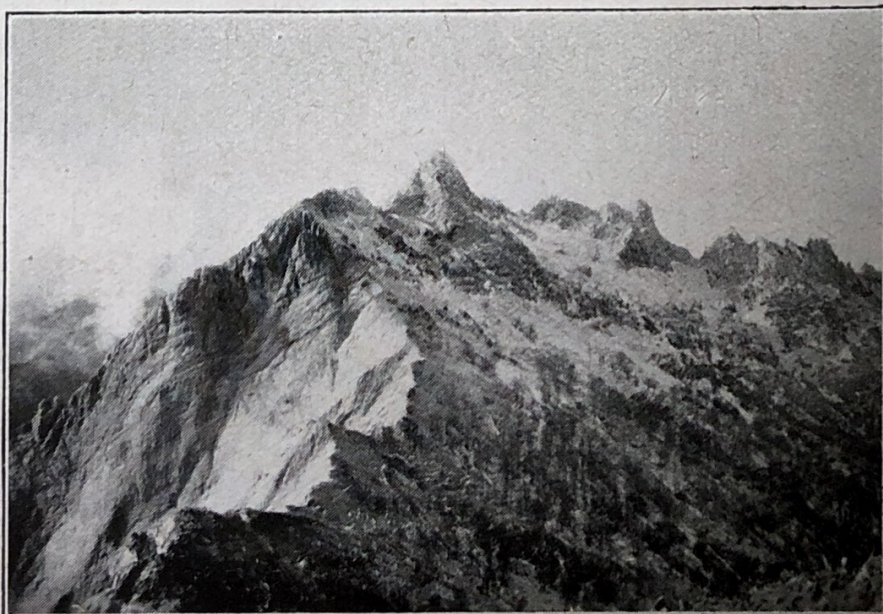
Anche oggi tocchiamo con le nostre mani stupite i segni dello scalpello romano, e una volta ci siamo incantati a vedere, sulla parete della roccia bianca ancora in piedi, le figure di alcuni fanti scolpiti da un artista che era venuto a scegliersi i suoi marmi sul luogo, e, acceso dalla visione di tutto quel candore statuario, non aveva potuto resistere all'impeto dello scolpire: e il ricordo della sua opera ha battezzato tutto il canalone: *I fantiscritti*.

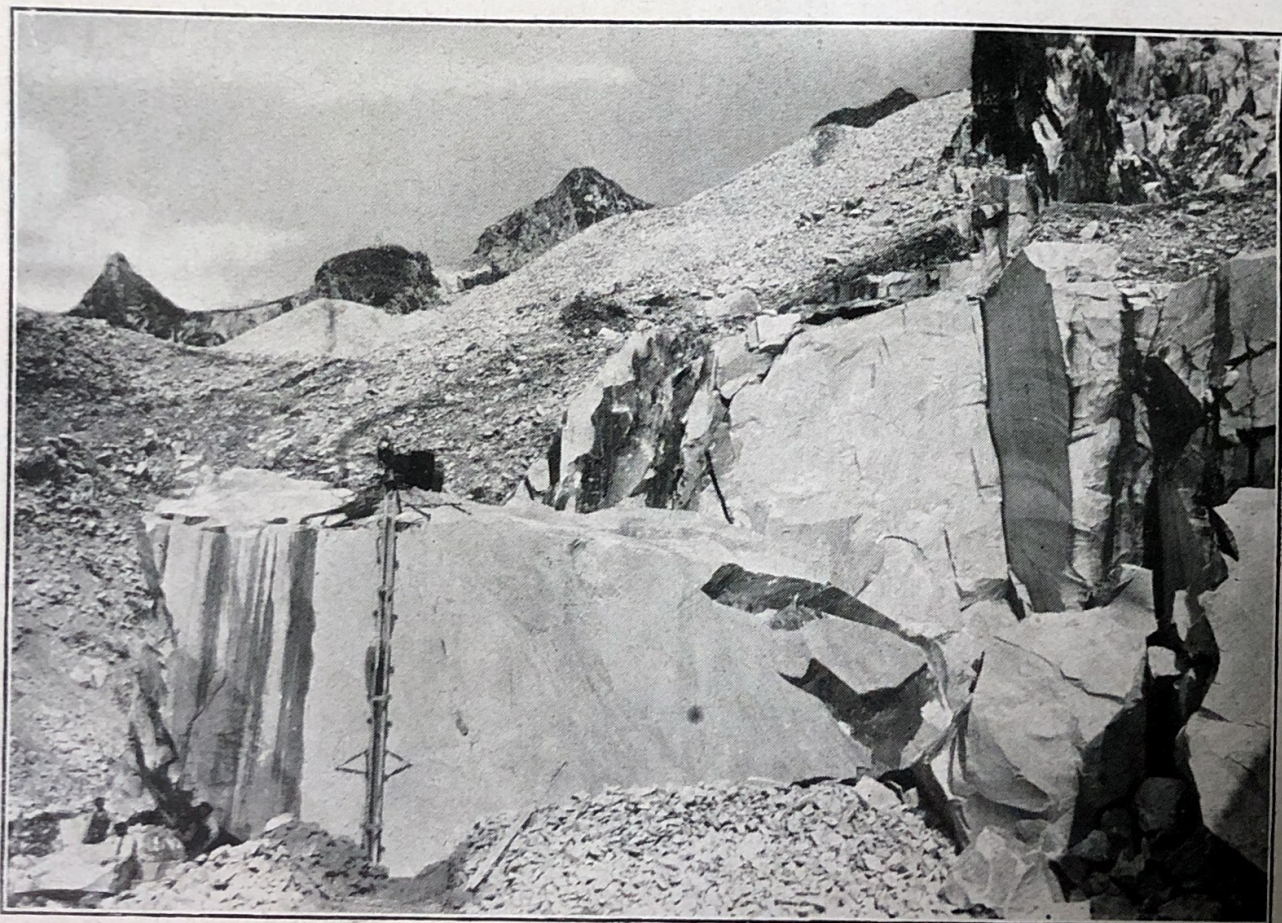
Da allora, e per secoli, non l'Italia sola, ma tutto il mondo civile trasse dalle Apuane i marmi per le sue architetture e per le sue sculture; e quando l'America e l'Australia entrarono nel ciclo della civiltà occidentale, le navi cariche di marmo apuano salparono anche per traversare gli oceani e portare splendore alle costruzioni di quei Continenti lontani.

E ci fu un giorno, nel pieno della Rinascenza italiana, che l'uomo il quale ebbe da Dio, più intenso, lirico e febbrile di ogni altro uomo, il senso carnale della pietra, Michelangelo, errò come trasognando tra questi dirupamenti di blocchi bianchi; e la furia dello scolpire, che in lui si scatenava come un uragano, lo portò a concepire l'idea delirante di modellare a colpi di mina la cima dell'Altissimo, in figura d'un gigante che illuminasse con un faro il Mare Tirreno.

Ora, nel cuore delle Apuane, ai piedi delle grandi montagne miracolose, Carrara giace, in un torpore di creatura malata.

La guerra, lo sforzo d'altri Continenti e d'altre Nazioni a trovar marmi nelle loro cave, gli stili costruttivi del novecento e le nuove materie economiche e leggere, che han deviato dall'uso dei marmi, le ondate improvvise di miseria, che come i

LA CRESTA DEL MONTE PELATO (M. 1341), DAL M. ANTONA. *(Fot. Susini - Massa)*

I TITANI SOLITARI: MONTE MÀCINA. *(Arch. fot. C.T.I.)*

GRONDÌLICE E CRESTA GARNERONE: SOGNO DI ARRAMPICATORI. *(Arch. fot. C.T.I.)*

FORMIDABILI FRONTONI IN UN'ARCHITETTURA DEL TUTTO FUNZIONALE. *(Arch. fot. C.T.I.)*

SU UN PAESAGGIO DI MARI DI DETRITI E ISOLE DIRUPATE DI MARMO, I MASSI GREGGI ATTENDONO IL FILO ELICOIDALE. *(Arch. fot. C.T.I.)*

LA VARATA – L'ASSALTO INIZIALE AL GIGANTE: LA MONTAGNA È DIROCCATA DA UNA PODEROSA MINA. PRIMA FASE: LA MINA SCOPPIA TRA INFERNALI BOATI. *(Fot. Corsini - Carrara)*

LA VARATA – SECONDA FASE: TRA UN FURIOSO SCAMPANARE DI BLOCCHI INVISIBILI CHE SCOSCENDONO, LA VARATA ALLAGA LA VALLE. *(Fot. Corsini - Carrara)*

natura, si ritorna sempre, anche dopo le parentesi estetiche ed economiche che trasformano l'arte. E perciò, mai forse come adesso, è stato giusto e bello cantare l'Apua e le sue forme e la sua vita.

Tre mondi sovrapposti: tre movimenti di bellezza che si superano come le ascese dei movimenti architettonici nelle cattedrali gotiche: tre tempi d'una sinfonia diversa e concorde.

Al piano, la marina. Mare azzurro, larghe spiagge d'oro: il Tirreno che s'ammorbidisce in dolcezza di curve, con schiume d'argento. Pinete che incoronano la marina; piane verdi, e i primi gradini delle alture che iniziano il motivo musicale dell'ascesa.

Nel piano, tra la montagna e il corso sereno della Magra, il ricordo e le tracce d'un miracolo umano: Luni, quella che i barbari, scendendo dal settentrione scambiarono per Roma, tanto era fulgida di marmi. Ma una verità e una realtà che pulsarono fino a pochi anni or sono non lontano da questo ricordo di una vita gagliarda tra le più robuste e feconde: Carrara.

I marmi, ormai già segati col filo elicoidale, lento e paziente, anche nelle notti piene di solitudine, in cui non s'udiva che il fischio delle ruote e lo sfregare dell'acciaio nella massa marmorea, scendevano dalle alte valli alla piana: li traevano ancora le aggiogate di sedici paia di bovi mughianti di sforzo e di pena, ai colpi dei bovari furibondi; o già li portavano le trattrici fragorose e irresistibili.

Macchine e bovi si profilavano, giunti, sull'azzurro del mare: i velieri, che s'erano fermati a riposo nella foce della Magra, attraccavano a questa marina, e si caricavano di blocchi.

Tutta la città e il territorio intorno non erano che cigolìo di seghe e martellìo di scalpelli, a

flutti dei maremoti s'avventano ora qua ora là sulle plaghe del mondo civile, hanno ristretta a termini che fan pena la stupenda operosità di questa gente e di questa terra.

Il Regime farà sorgere intorno a Carrara altre industrie: e farà bene. Ma Carrara resterà sempre la regina dei marmi: e le Apuane ritorneranno un giorno a gettare i loro torrenti di massi candidi, perché alla bellezza elementare della vita, alla sana gagliardia e staticità costruttiva con gli elementi fondamentali della

riquadrare i blocchi e tagliare le lastre: e la città ferveva del suo commercio e della sua ricchezza.

Il secondo mondo era il mondo delle cave.

Sempre più in alto, sempre più audaci, sempre più faticose, esse aprivano i fianchi della montagna.

Di giorno, fino ai 1200 metri, si vedeva il fantastico e quasi incredibile accordo delle macchine, dei ponti d'acciaio, delle gru, lavorare tra i picchi ancora verdi d'alberi, e le rovine biancheggianti; e il monte stesso si foggiava in grandiose architetture di tutto marmo, specie da quando il taglio così preciso del filo elicoidale spianava tutte le sporgenze in pareti candide, o apriva grotte perfettamente quadrangolari, creando pilastrate e frontoni d'una bianchezza assoluta.

Per tutta la vastità delle piazze di scarico e di lavoro, per tutti i ravaneti, cascate immense di scorie splendenti, per tutti gli appicchi che si levavano a ostentare la rigida carne bianca della cava, il formicaio umano trepidava di lavoro e d'ansia: e i fili delle teleferiche aggiungevano il loro sibilo a quello dei fili elicoidali in continuo ansito.

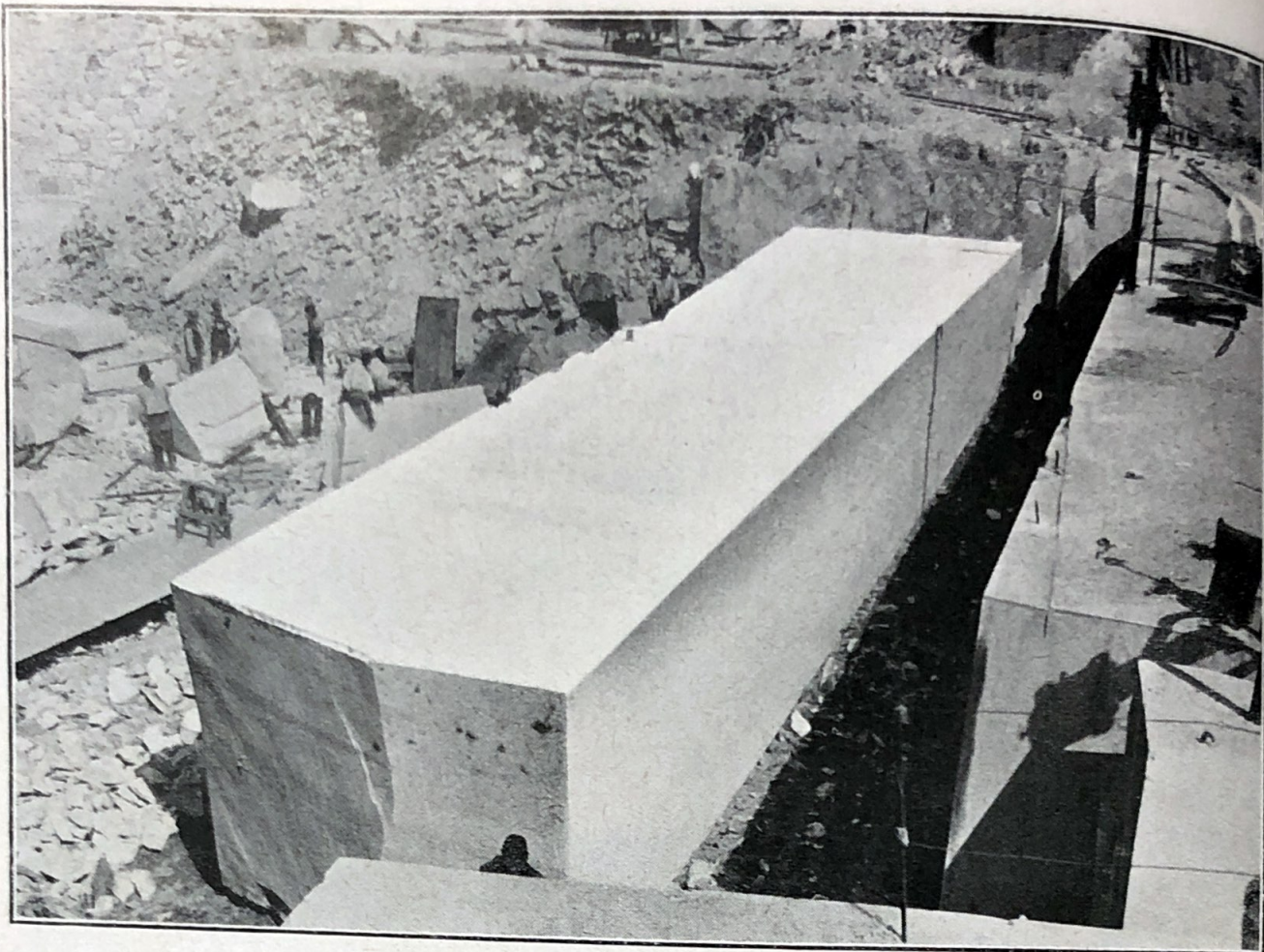
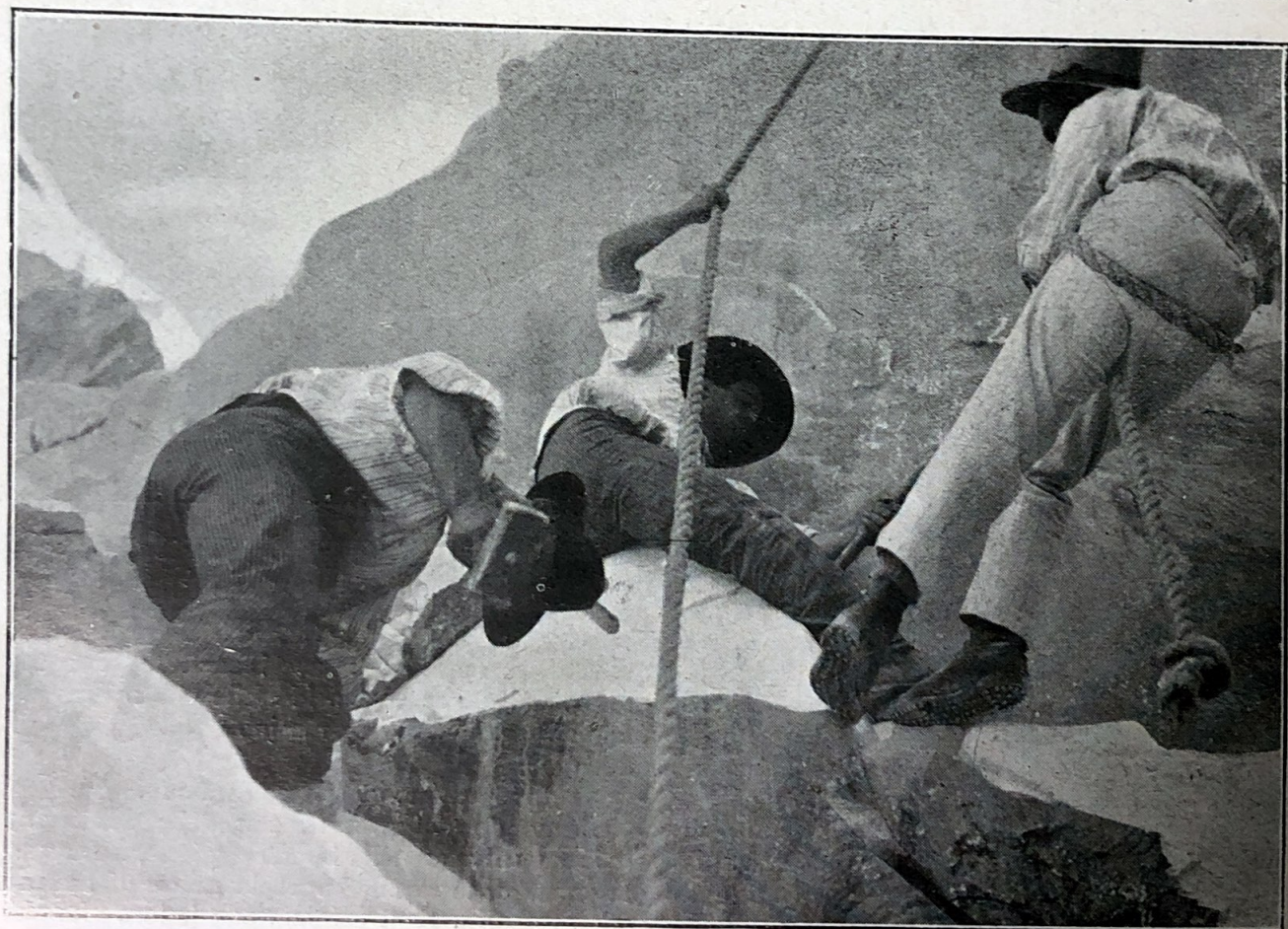
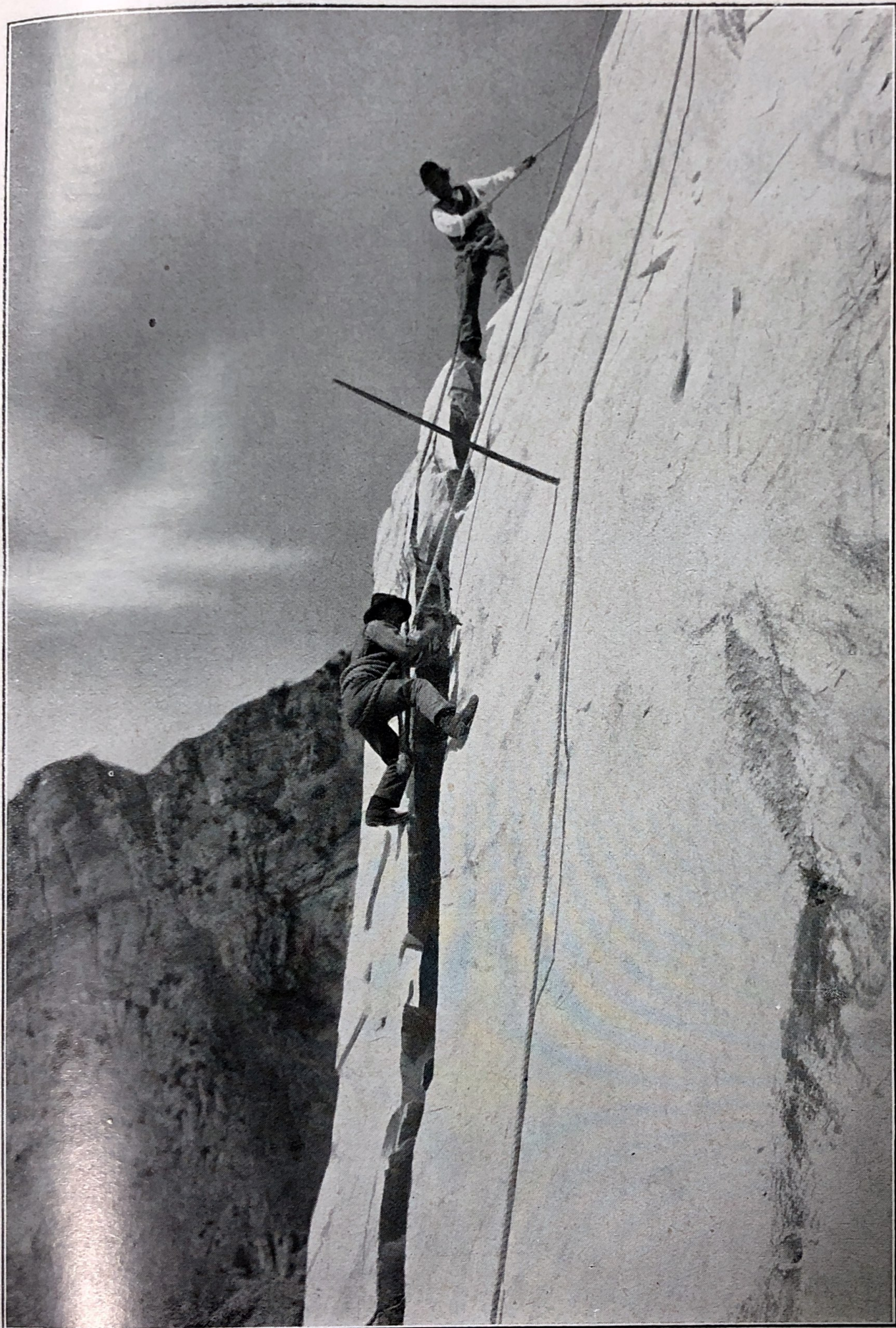
Nasceva dal lavoro una razza di operai unica: uomini robusti come tutti i cavatori; ma sani e lieti del luminoso mondo, tra marmi vicini e mare lontano, in cui passavano le ore della fatica, come in un gioco mortale e maraviglioso. Mortale per l'agguato del masso che si stacca improvviso, della mina che scoppia a rovescio, della scheggia frombolata dal vento; maraviglioso per la fusione della bellezza umana nei gesti armoniosi del lavoro con la bellezza del blocco, che, sotto i piedi del cavatore, sembra già far piedestallo alla statua.

La notte nei gangli del lavoro continuava l'opera e la febbre, alla luce delle potenti lampade elettriche, che dal piano davano l'idea di misteriose città operaie, annidatesi tra le vette; ma poco più là, sulle cave bianche e quasi sognanti, si distendevano le stelle che migravano lente verso l'orizzonte marino.

Al di sopra ancora il terzo mondo.

Il mondo dei pastori. Fin dalla Maremma toscana salivano nella buona stagione, trovavano la crosta di terra che copre le masse di marmo già verde di pascoli e iniziavano la loro vita che per rari pastori può essere così contemplante.

LA VARATA – TERZA FASE: MENTRE I MASSI SI ASSESTANO SULLO SCARICAMENTO DELLA MONTAGNA FRANATA, NUVOLE DI FUMO E DI POLVERE DÀNNO IL SENSO DEL CATACLISMA.

LA VARATA – CONCLUSIONE: STUPORE DELLA NATURA DAVANTI ALLA VISIONE DELL'IMMANE SQUARCIO PRODOTTO DA UNA CATERATTA DI BLOCCHI. *(Fot. Corsini - Carrara)*

IL MONÒLITO DEL FORO MUSSOLINI SOGNA, SOTTO IL SOLE TIRRENIO, IL GLORIOSO SOLE DI ROMA. *(Arch. fot. C.T.I.)*

I TECCHIAIOLI DÀNNO DI FERRO, APPESI ALLE CORDE *(Arch. fot. C.T.I.)*

COME ARRAMPICATORI DI DOLOMITI, I TECCHIAIOLI PREPARANO I FORI PER LE MINE. *(Arch. fot. C.T.I.)*

Qui è un silenzio di grandi alture: non lo turbano le acque, poche e remote: non lo turbano i venti, ché non ci sono selve, e il declivio è morbido, giù per la cupola delle montagne non ancora franate: il mare è laggiù, vasto come i sogni degli uomini, e sale in prospettiva agli orizzonti con una ascesa così incomprensibile e lenta, che, a volte, negli squarci delle nuvole, si vedono, come se navigassero in cielo, i velieri, a vele piene, andare alla loro ventura. Ma sotto si distendono le città: e a notte, quando brillano tutte di lumi, paiono mettersi in gara con le costellazioni: dalla Spezia, tutta collane di luci nel suo golfo perfetto, a Sarzana, che ride di chiarore sulla foce della Magra, a Viareggio che distende la sua freccia splendente lungo la marina, a Pisa che leva il tentacolo occhiuto del suo faro per gli aviatori, a Livorno che manda fin quassù misteriosi bagliori e riflessi.

Così in queste altezze la vita si placa in una serenità quasi ascetica: e d'inverno, quando la montagna è deserta, se la neve si stende silenziosa sopra le curve cime, si vede proiettarsi cruda di biancore sul crudo azzurro del Tirreno, ed è uno spettacolo di solitudine quasi sovra terrestre.

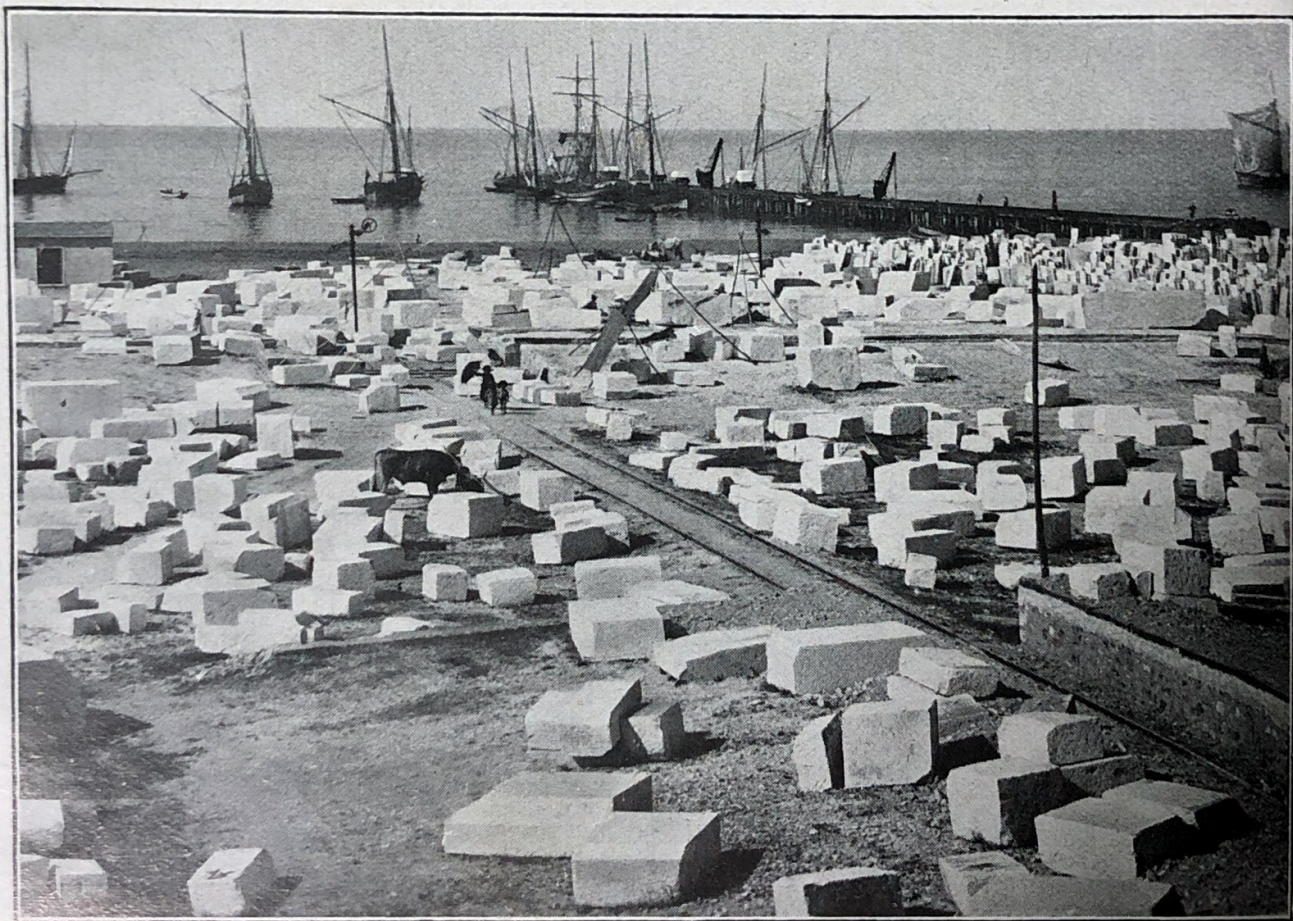
Gli uomini sono qui lenti, sereni, sognanti.

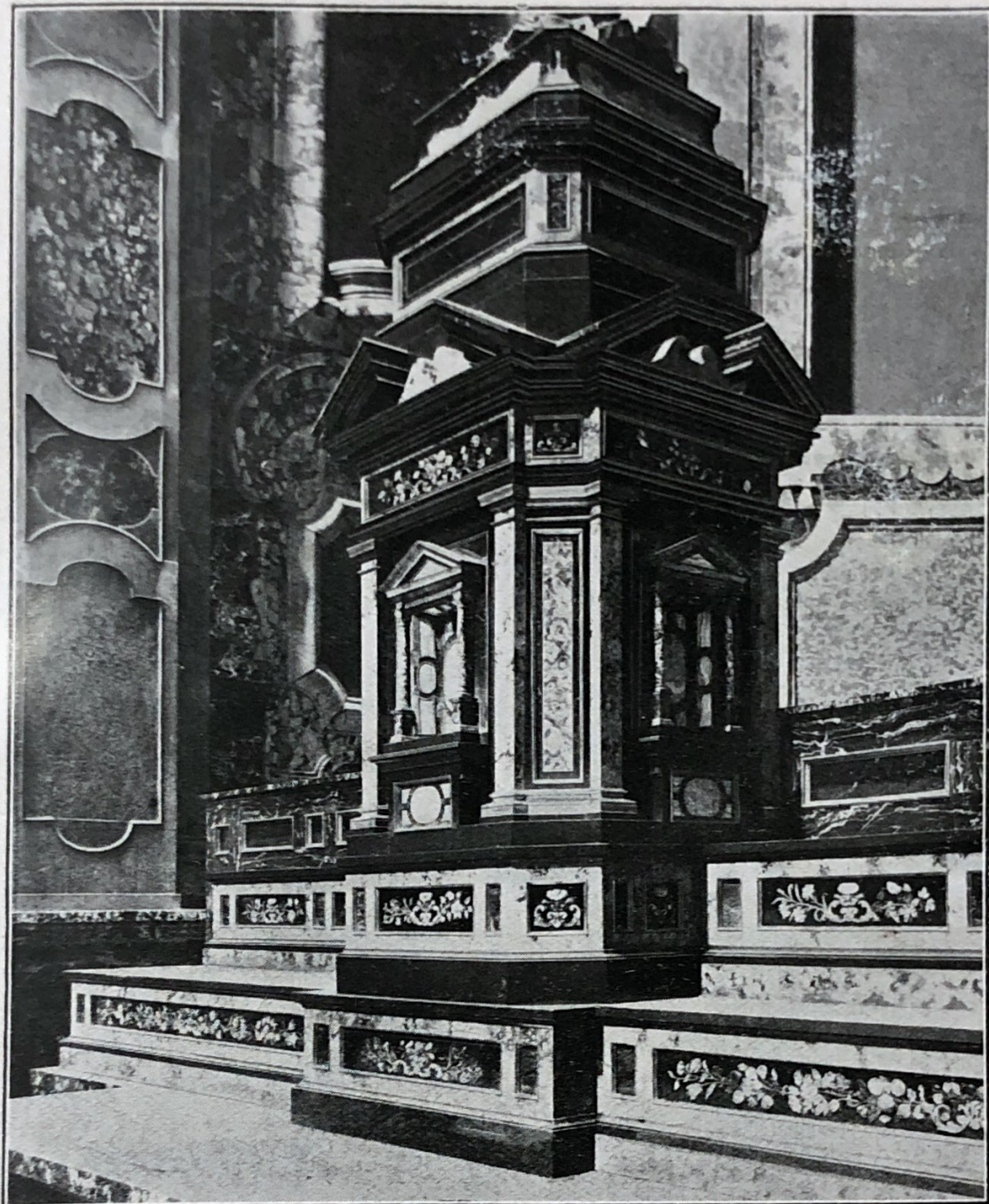
Nel mondo di mezzo, nelle cave, lavorano con semplicità e consapevolezza, eroi quotidiani, a volte appesi alle corde come ragni, contro le pareti abbacinanti; a volte nelle cripte che essi stessi hanno scavate in profondità abissali nella massa marmorea, alla luce verde della lampada ad arco, nello stillicidio della montagna che al più piccolo moto potrebbe spianarli in poltiglia d'ossa e di carne; a volte nel turbinio delle schegge proiettate dalla mina o rovesciate per canali fragorosi, giù per la costa.

Al piano gli uomini sono corrosi dalla brama di guadagnare, di crescere in potenza, di godere la vita, e già la santità contemplante delle cime, e la santità prode del lavoro nelle cave, si corrompe in una fatica arida e ribelle.

Ma tutta la razza, dalla marina alle vette, ha qualche cosa che la distingue: un fosco ardore; un'ansia di rivolta, che, se una voce di potenza e di passione la persuade, si placa in una disciplina guerriera; una necessità di semplificare e di elevare la vita, come se il comando di ascendere fosse nella stessa natura degli uomini.

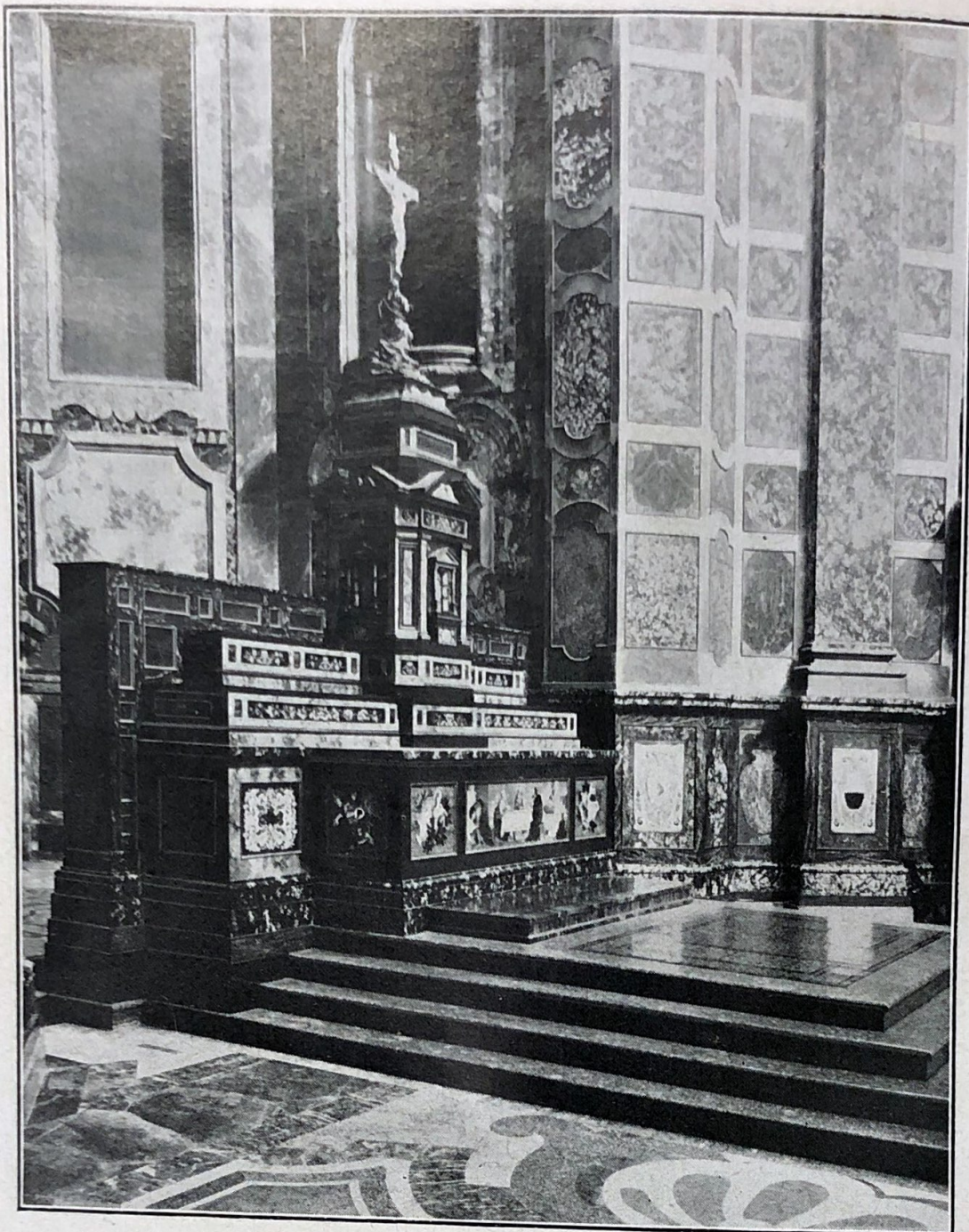
Gente nuova ed antica, ligure e romana: gente di questa montagna, che non è Appennino e si innesta nell'Appennino, che non è rocciaia marina e si riflette nel mare; che è forse la più antica, sorta a questa latitudine dagli abissi delle onde, ma non ha nessun segno di decrepitezza: sta anzi, come creatura giovane e gloriosa, tra il verde e l'azzurro, e par che s'ascolti rombare nel cuore l'ala d'un sogno.

ETTORE COZZANI

SFOLGORIO DI BLOCCHI BIANCHI CONTRO L'AZZURRO: L'IMMANE MANDRA È IN ATTESA DELL'IMBARCO. *(Arch. fot. C.T.I.)*

IL GRANDE ALTARE DELLA CAPPELLA MEDICEA, SU PROGETTO DI BERNARDO BUONTALENTI DELLE «GIRANDOLE» (1536-1608), INIZIATO TRE SECOLI ADDIETRO E PORTATO ORA A TERMINE DAL REGIO OPIFICIO DELLE PIETRE DURE DI FIRENZE.

(Arch. fot. C.T.I.)

L'ALTARE DELLA CAPPELLA MEDICEA

INIZIATO TRE SECOLI FA È OGGI ULTIMATO

Fin dai tempi più remoti ogni popolo sentì il bisogno di tramandare ai posteri la sua storia, le sue memorie, la sua religione; e l'arte fu il mezzo con cui esse si propagarono nei secoli. L'architettura con i suoi grandi monumenti, la scultura e la pittura ci rivelano le civiltà trascorse, le virtù dei popoli e le gesta degli eroi. Se la scultura prometteva e provava di saper raggiungere le tarde età, non sempre parve adatta a rappresentare ogni soggetto, e quando si vollero raffigurare fatti in cui i personaggi dovessero aggrupparsi ed esprimere contrasti di passioni diverse, si ricorse alla pittura e, per ottenere maggiore consistenza e durata, al mosaico, adoperando materiali duri pregiati. Ed è gloria di Firenze, ove fu coltivata fino dai tempi antichi la lavorazione delle pietre dure per le stupende composizioni che si ammirano nei nostri Musei, nei nostri palazzi e nelle nostre Chiese; e fu proprio verso il '600 che un Medici, volendo incoraggiare quest'arte, instituì un vero laboratorio chiamato «Opificio delle Pietre Dure», nome che tuttora conserva sotto la giurisdizione del Ministero dell'Educazione Nazionale e la Direzione Generale delle Belle Arti.

IL «CIBORIO» DELL'ALTARE DELLA CAPPELLA MEDICEA, TUTTO IN PIETRE DURE E MARMI PREGIATI.

(Arch. fot. C.T.I.)

Il Poccetti, il Ligozzi, il Cigoli, il Tacca ed altri, come il Buontalenti, a cui si deve il primitivo progetto del grandioso Altare per la Cappella Medicea, illustrarono ampiamente il «Regio Opificio delle Pietre Dure», che è senza dubbio l'unico in Europa capace di lavorare artisticamente i pregiati materiali destinati ad abbellire tante opere d'arte, e che è ora diretto dall'arch. Amedeo Orlandini, a cui spetta l'onore e l'onere di aver portato a compimento un'opera secolare, e cioè il magnifico Altare per la Cappella Medicea, iniziato verso la metà del '600.

Come abbiamo detto, il primitivo progetto si deve al Buontalenti. Ripreso poi nell'800 lo studio dell'Altare con un secondo progetto del Giorgi, rimase anch'esso inattuato, finché nel 1927 – per volere del Regime – il Soprintendente alle Belle Arti prof. Poggi commise all'architetto Orlandini l'incarico di preparare un nuovo progetto, tenendo presente il maggior sfruttamento possibile del materiale preparato in precedenza e la necessità di intonare all'ambiente la mole, lo stile e la policromia dell'altare.

Il progetto primitivo del Buontalenti era stato messo in lavorazione sotto gli auspici del Granduca Ferdinando I, ed affinché i maestri fossero provvisti di abbondante materiale per quei lavori e vi fossero profuse senza risparmio le pietre silicee, venne fatto obbligo alle autorità di tutta la Toscana di dar notizia dei luoghi ove le dette pietre potevano rinvenirsi, obbligando altresì le autorità stesse a consegnarle, avendone proibita l'esportazione. I lavori in intero e in bassorilievo, nei quali si vollero fondere gli effetti della pittura e della scultura, ebbero un grande sviluppo, specialmente perché i migliori artisti di quel tempo lavoravano essi stessi nelle Officine granducali, o vi sorvegliavano l'andamento dei lavori. Rapidamente progredirono le opere di struttura e di ornamento per la Cap-

pella Medicea fino al 1621, anno in cui morì Cosimo II, successore di Ferdinando I. Da quel tempo, se i lavori non si sospesero totalmente, avanzarono con tanta lentezza che alla fine della dinastia medicea non erano ancora compiuti; ed incompiuti rimasero infatti una parte del pavimento – meraviglioso mosaico policromo di marmi pregiati – e il grandioso Altare, ora finalmente portati a termine. Dal 1882 il Ministero della Pubblica Istruzione aveva ordinato la ripresa dei lavori, che si trascinarono a lungo, fino a quando, cioè, vennero affidati alle amorevoli cure dell'architetto Orlandini, che nel 1929 presentò alla Commissione dell'Opera Mediceo-Laurenziana un suo progetto grafico.

Approvato il progetto, in questi giorni, dopo dieci anni, il ricco e magnifico Altare è stato terminato, utilizzando tutta la gradinata di granito orientale rosa, la zoccolatura in diaspro di Barga, diaspro di Sicilia, oligoglasite.

Nel Ciborio sono stati collocati tre tempietti in diaspro di Sicilia e di Cipro, agata, ametista e lapislazzuli, mentre i materiali preparati sia nel 1821 sia nel 1860 per i progetti del Giorgi hanno servito per il paliotto. Per esso sono stati utilizzati anche i quattro pannelli rappresentanti l'Eucaristia e la Cena di Emmaus, nonché i due pannelli ornamentali.

L'Altare e il Ciborio sono in diaspro sanguigno, diaspro giallo, porfido, agata e ametista, sì da risultare una complessa e meravigliosa opera, degna delle tradizioni di Firenze. L'opera, così ricostruita dall'arch. Orlandini e dalle maestranze del R. Opificio delle Pietre Dure, presentava difficoltà grandissime, perché il monumentale Altare doveva sorgere in quel gioiello che è la Cappella Medicea, ove grandissimi maestri, come il divino Michelangelo ed altri, profusero i tesori del loro genio.

La squisitezza dei fregi, la vivacità policroma delle parti, il valore decorativo dei pannelli che adornano e decorano l'Altare sono tali da mettere in rilievo l'opera veramente amorosa del ricostruttore; e va data lode alle superiori Gerarchie ed alla Soprintendenza dei Monumenti per aver voluto e saputo condurre a termine in pochi anni quest'opera iniziata più di tre secoli or sono.

RODOLFO M. MORETTI

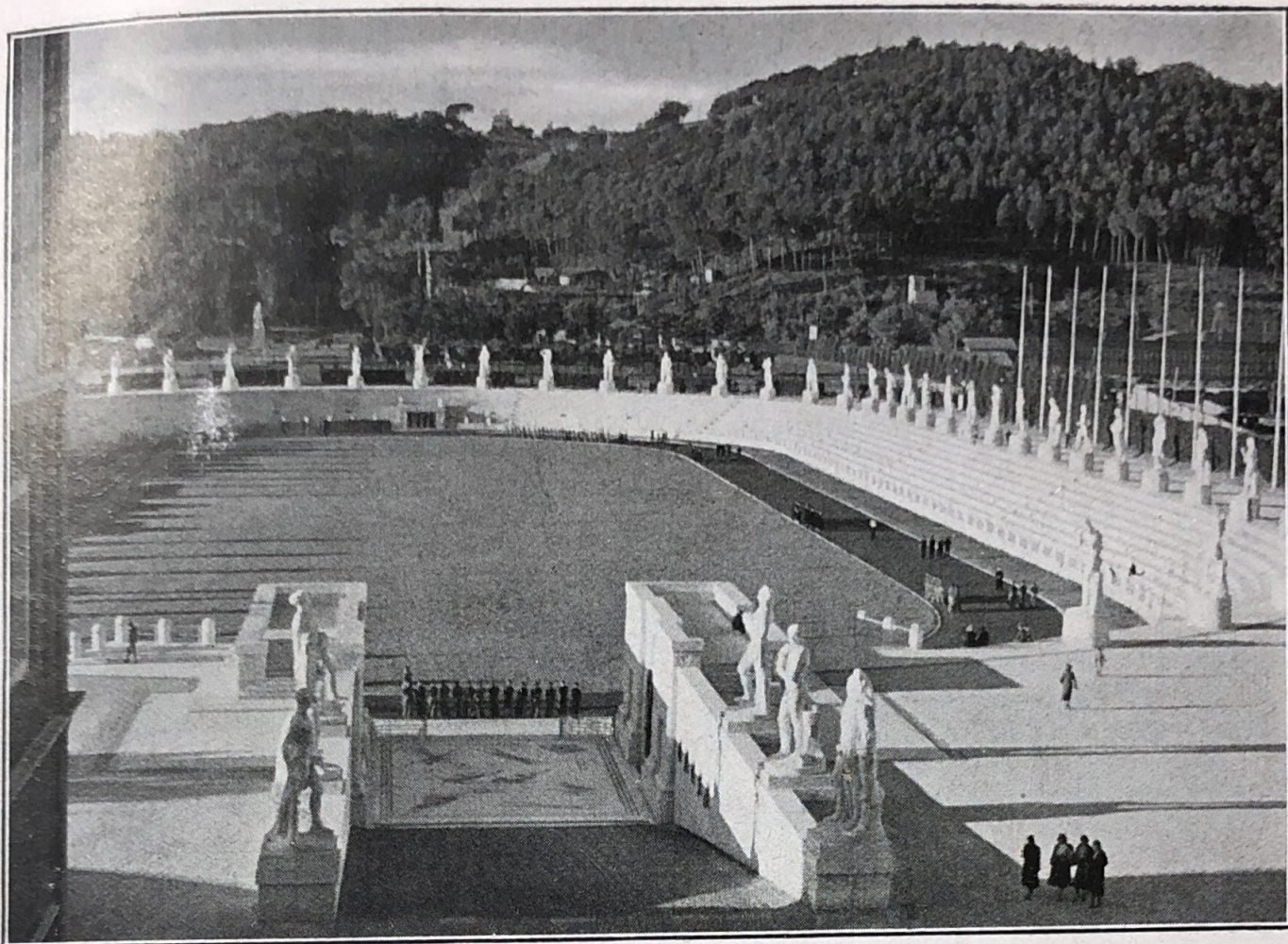
LE FIGURE POLICROME CHE ORNANO IL « PALIOTTO » DEL GRANDE ALTARE NELLA CAPPELLA MEDICEA SONO IN PREZIOSE PIETRE DURE.

L'INGRESSO AL FORO MUSSOLINI. (*Fot. H. Körte*)

L'Accademia del Foro Mussolini

Tutti i forestieri che visitano Roma, siano italiani o stranieri, sanno che una delle più originali creazioni del Regime è il Foro Mussolini. Una volta (e non è passato molto tempo da allora) pareva che gli stessi forestieri ignorassero l'esistenza di una Roma moderna, accanto a quella antica, a quella del Medioevo e del Rinascimento, sole degne di essere conosciute e ammirate. Nonostante tutte le apparenze contrarie della grande città, Roma era sempre per loro una specie di stupendo museo, con tutte le sue meraviglie architettoniche e archeologiche esposte al sole, con tutti i suoi capolavori artistici d'ogni epoca raccolti nelle fredde sale di tante gallerie pubbliche e private, o custoditi nella penombra delle chiese. Dopo quanto era stato fatto dagli Imperatori e dai Papi non c'era proprio niente altro da vedere: ammirati il Colosseo, il Campidoglio e San Pietro, si poteva anche ripartire senza degnar d'uno sguardo la Roma dei nostri giorni.

Non so se avessero torto o ragione: è certo tuttavia che oggi i forestieri distribuiscono equamente le loro giornate fra il passato e il presente, trovano la modernità non meno affascinante dell'antichità e indugiano volentieri fra i candidi marmi del Foro Mussolini, davanti ai suoi stadii, alla sua fontana, al suo monolito, alle sue piscine, alle nuove aree destinate ad altri edifici che non tarderanno a sorgere. Il Foro Mussolini è diventato una meta di passeggiate anche pei Romani, ed è certo uno dei luoghi dove si trova più gente. Fra gli antichi Fori dissepolti che illustrano la città antica, esso è il solo che non ispiri soltanto la curiosità o l'ammirazione, poiché ferve continuamente di vita, si apre in certi giorni dell'anno alle più belle competizioni sportive della giovinezza italiana, accoglie nello Stadio dei Marmi e in quello Olimpionico migliaia di giovani addestrati ai giuochi e ai più ardui esercizi fisici.

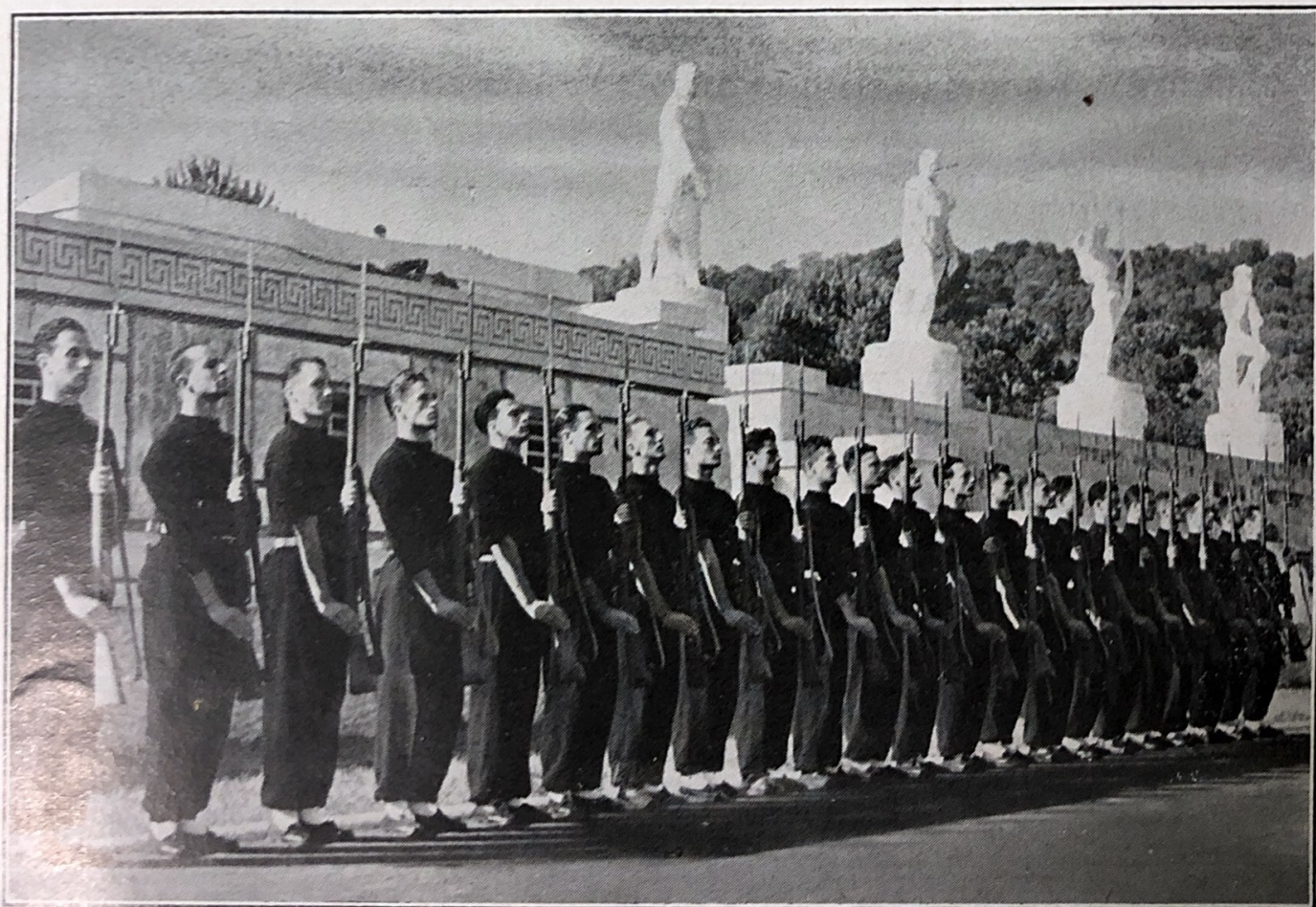
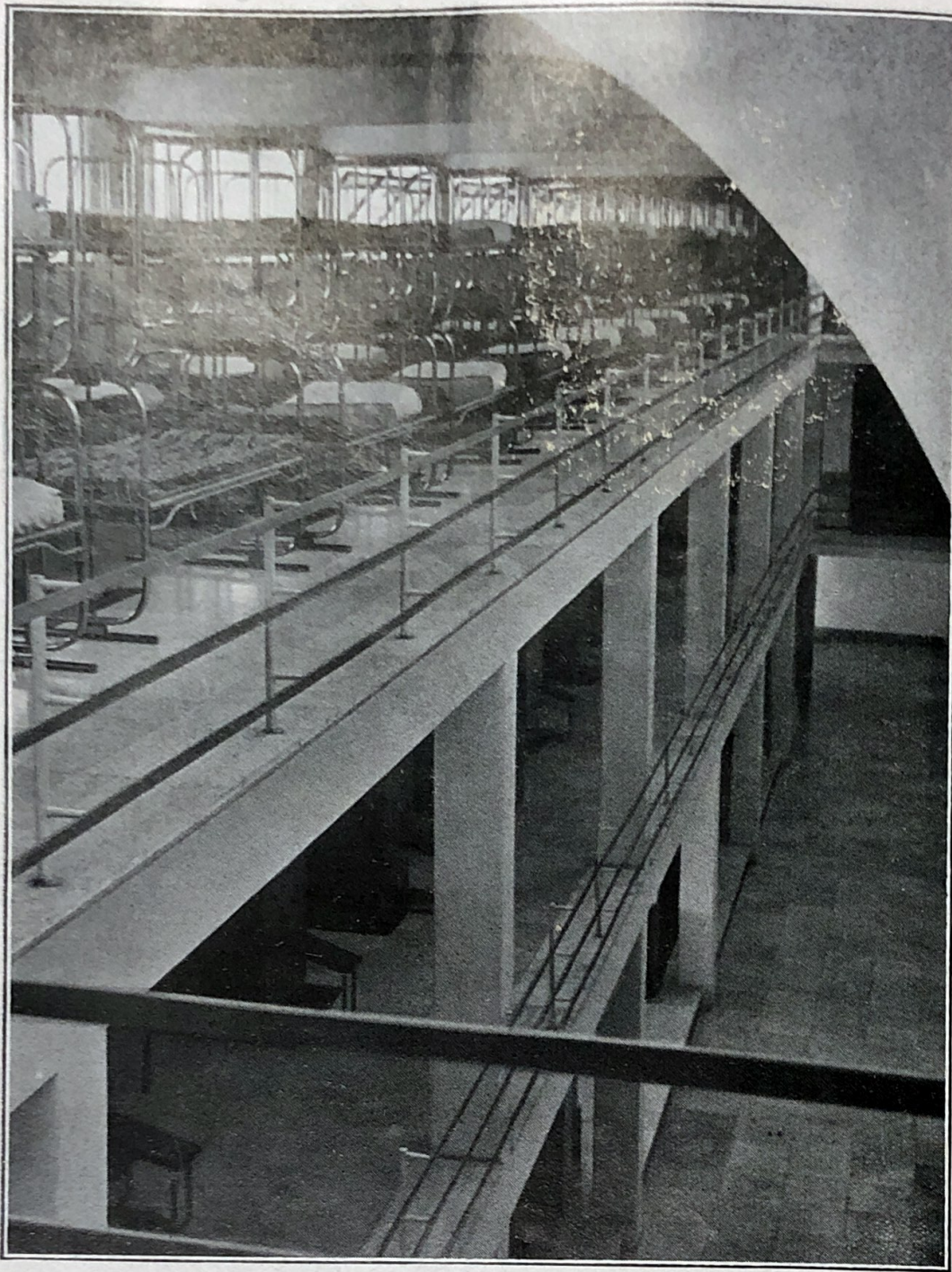
Il Foro Mussolini non è fine a se stesso. Sorto in pochi anni intorno all'Accademia della *G.I.L.*, che il Duce inaugurò il 5 febbraio 1928, esso ha lo scopo di formare gli insegnanti di educazione fisica per ogni ordine e grado di scuole,

LO STADIO – FULGIDO DI MARMI, STUPENDO QUADRO BIANCO SULLO SFONDO VERDE DI MONTE MARIO –, VISTO DALL'ACCADEMIA.

IL SALUTO COL PUGNALE, ESEGUITO DA UN PLOTONE DI ACCADEMISTI: LE ARMI IN PUGNO, I GIOVANI SEMBRANO IMMOBILI COME LE BIANCHE STATUE CHE SI PROFILANO IN ALTO. (Fot. H. Körte)

GRUPPO DI ACCADEMISTI IRRIGIDITI IN ATTESA DEL COMANDO. *(Fot. H. Ker...*

di preparare gli insegnanti di scherma per le Forze Armate e per le organizzazioni giovanili del P. N. F., di promuovere il progresso delle scienze biologiche applicate all'educazione fisica, di perfezionare la cultura scientifica e tecnica degli insegnanti di educazione fisica e di scherma, e, in generale, di tutti coloro che esplicano la propria attività nel campo dell'educazione giovanile. L'Accademia si ispira al concetto fascista dell'educazione fisica, che non è soltanto scuola di professionismo sportivo, ma tende alla formazione fisica e spirituale del giovane, nella pienezza armonica della sua inscindibile missione di cittadino e di soldato. In altri termini, l'Accademia vuol dare ai giovani il senso eroico della vita, riassunto nell'alto monito del Duce: « *Credere, obbedire, combattere* ».

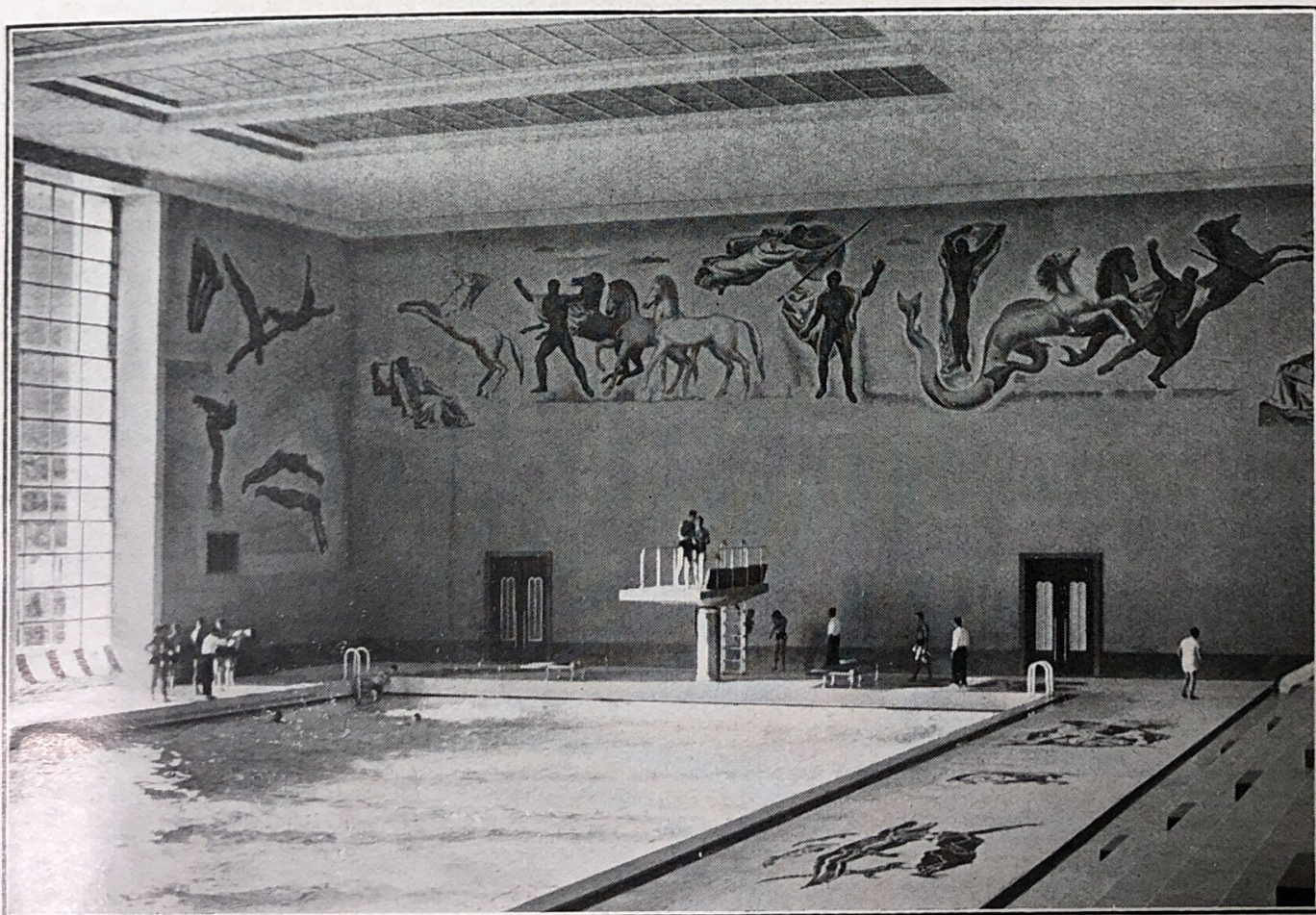
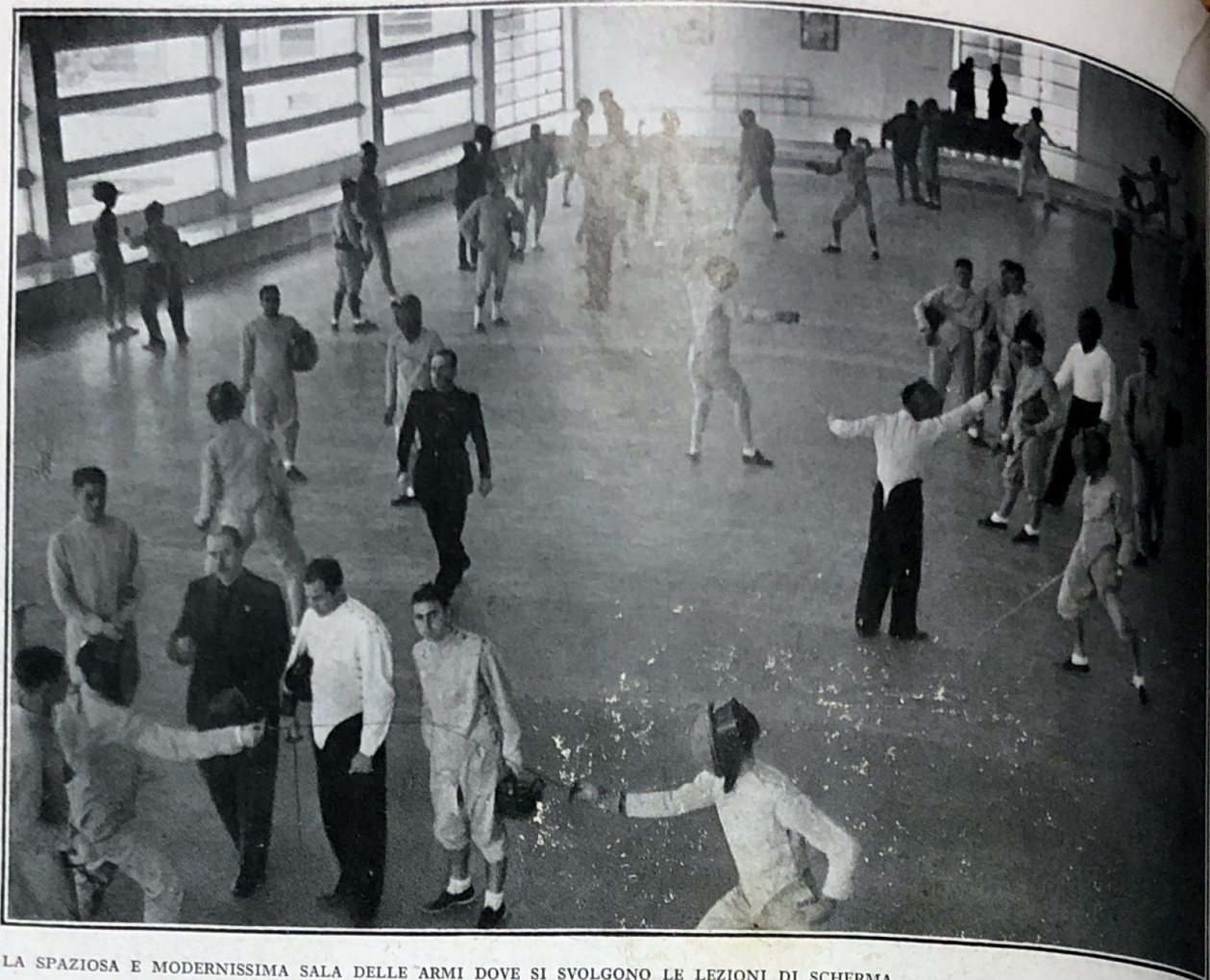
Sarebbe un errore credere facile l'ammissione all'Accademia. Anche qui molti sono i chiamati e pochi gli eletti, selezionati attraverso un concorso fra giovani che siano iscritti, almeno da tre anni, al Partito o alle sue organizzazioni giovanili; siano dotati dello sviluppo organico e delle attitudini necessarie per seguire con profitto i corsi; siano di ottima condotta e posseggano il diploma di maturità classica o scientifica, o quello di abilitazione magistrale o tecnica rilasciato da un R. Istituto di agraria, o commerciale o industriale o nautico; oppure il diploma di maturità artistica o il diploma di composizione, pianoforte, violino, viola e violoncello, rilasciato da un R. Conservatorio di musica o da un Istituto musicale pareggiato.

Vinto il concorso, l'allievo, dopo un esame antropometrico, è ospitato nel convitto annesso alla Scuola, dove inizia un corso di tre anni, durante i quali gli vengono impartiti insegnamenti tecnico-scientifici, giuridici e militari, a cura di un corpo di docenti specializzati che, nella massima parte, provengono dalle Università del Regno. Naturalmente, accanto agli studi ha una parte importantissima l'insegnamento dell'educazione fisica, il quale verte sulle nozioni tecniche e pratiche di ginnastica, nelle sue branche principali, e cioè ginnastica scolastica, preatletica, atletica leggera, attrezzistica, giuochi, e nelle varie specializzazioni, cioè lotta, canottaggio, tennis, calcio, nuoto, scherma, pugilato, sci, pattinaggio. Gli studii si riferiscono alla letteratura italiana, ad alcune lingue straniere, alla struttura del corpo umano (dalla morfologia generale alla neurologia), all'igiene sociale e all'igiene collettiva, alla pedagogia e alla psicologia generale e sperimentale, alle principali nozioni di antropologia pedagogica, alla cultura militare. Ultimati con esito favorevole i tre anni di corso, gli allievi dell'Accademia conseguono il diploma che li abilita all'insegnamento della educazione fisica; ma per essere assunti in ruolo dalla *G.I.L.* devono seguire

IL DORMITORIO DELL'ACCADEMIA DI SCHERMA COI LETTI SOVRAPPOSTI DUE A DUE IN UN AMBIENTE DI ESTREMA NITIDEZZA E DI SPARTANA SEMPLICITÀ. GUARDANDO LE BRANDE DEL PIANO SUPERIORE VIEN FATTO DI PENSARE CHE I GIOVANI ACCADEMISTI SI PREPARANO NON SOLO A VIVERE, MA ANCHE A... DORMIRE PERICOLOSAMENTE.

(*Fot. H. Körte*)

un periodo di tirocinio. Dal 1929 ad oggi i diplomati sono stati più di milleduecento. Essi sono ora insegnanti e dirigenti della *G.I.L.* nelle varie province.

Altre due Accademie hanno sede nel Foro Mussolini: l'Accademia di musica e quella di scherma. La prima ha lo scopo di favorire l'educazione musicale dei giovani e di offrir loro la possibilità – qualora dimostrino speciali attitudini – di perfezionarsi mediante uno studio sistematico della musica. L'altra si propone di preparare gli insegnanti di scherma per l'Esercito e per la stessa *G.I.L.* Infine, il Foro Mussolini ospita uno dei sei collegi della *G.I.L.*, il Collegio Littorio, dove si seguono i corsi del Liceo classico, di quello scientifico, del Ginnasio superiore, dell'intero Istituto magistrale e dove l'insegnamento è impartito da professori ordinari messi a disposizione dal Ministero dell'Educazione Nazionale. Lo scopo di questi collegi è di preparare i futuri allievi dell'Accademia navale, dell'Accademia aeronautica, dell'Accademia fascista di educazione fisica (quella maschile del Foro Mussolini e quella femminile di Orvieto) e dell'Accademia di scherma.

Il professionismo sportivo merita di essere apprezzato e incoraggiato, ma esso non basterebbe certo a formare i futuri insegnanti di educazione fisica, ai quali va affidata, con la cura dei corpi, anche quella delle anime giovanili. È appunto questo il programma dell'Accademia del Foro Mussolini: un programma di

LA SPAZIOSA E MODERNISSIMA SALA DELLE ARMI DOVE SI SVOLGONO LE LEZIONI DI SCHERMA.

(Fot. H. Körte)

UN' ESERCITAZIONE COL FIORETTO FRA DUE ACCADEMISTI: NELLA VASTISSIMA SALA, PIENA DI LUCE, I GIOVANI ACCADEMISTI SI ADDESTRANO IN QUEST'ARTE GLORIOSAMENTE ITALIANA, CHE RICHIEDE INIZIATIVA, COLPO D'OCCHIO, AGILITÀ E CORAGGIO.

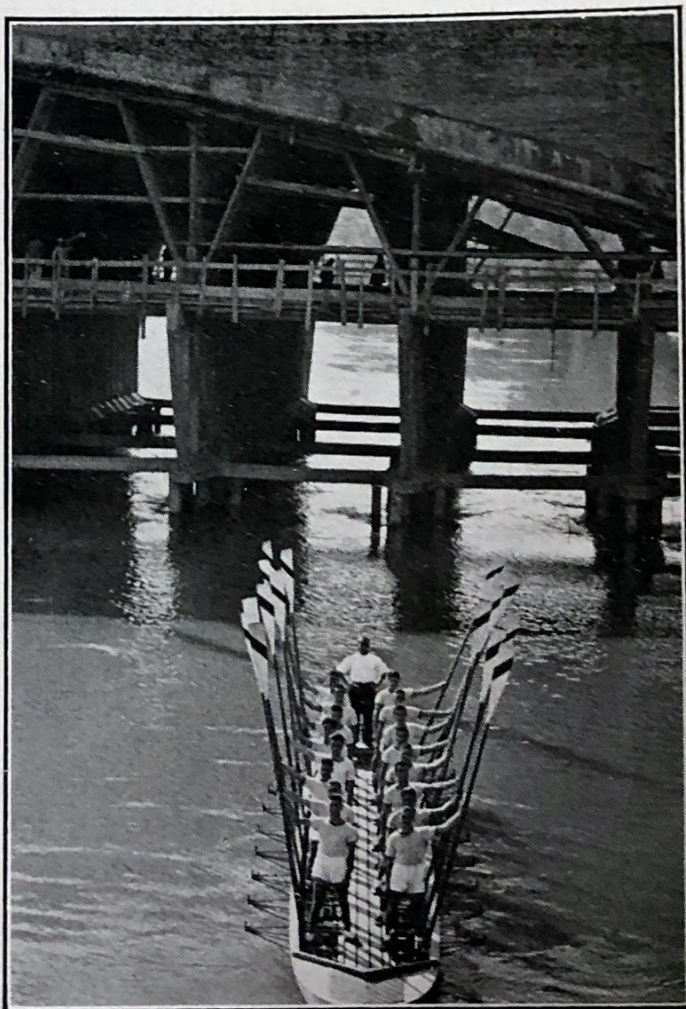
(Fot. H. Körte)

GRUPPO DI ACCADEMISTI DURANTE UNA LEZIONE DI CANOTTAGGIO. *(Fot. H. Körte)*

sanità fisica e morale, nuovissimo e originale nella concezione e nei metodi, che va dando, di anno in anno, splendidi risultati. I giovani accademisti non vogliono essere soltanto atleti, abili giuocatori, o forti rematori, ma anche ottimi cittadini dell'Italia fascista e buoni soldati, che considerino un onore il servizio militare e sappiano fare qualcosa di più del loro dovere. I giornalisti romani che, più di tanti altri loro colleghi delle altre città, hanno avuto più di un'occasione per osservare da vicino la vita dei giovani accademisti, sanno a quale rigida disciplina si sottopongano nei tre anni di corso e come più degli sport amino la Patria. Molti di loro, ufficiali dell'Esercito o della Milizia, hanno fatto splendidamente il loro dovere nelle battaglie per la conquista dell'Impero e nella guerra di Spagna. E molti altri, se l'ora di una nuova guerra suonasse, sarebbero pronti ad imitarli, con la stessa semplicità e con lo stesso ardore.

Oltre a molte altre cose, infatti, nell'Accademia del Foro Mussolini si impara a vivere pienamente la vita dei giovani Italiani di oggi, e ciò vuol dire che si impara anche a vivere pericolosamente.

QUIVIS

L'IMBARCAZIONE SI STACCA DAL GALLEGGIANTE SUL TEVERE. SULLO SFONDO SI VEDE IL NUOVO "PONTE DUCA D'AOSTA" ATTUALMENTE IN COSTRUZIONE. *(Fot. H. Körte)*

Nel paese di Bertoldo

Il biglietto, scusate?

Avevo consegnato allora il biglietto ferroviario all'agente e non compresi perché mi venisse richiesto una seconda volta.

— L'ho già consegnato! – obbiettai.

— No. Il biglietto per entrare in città...

Mi stava di fronte un giovane milite in armi, dalla statura atletica, calmo e sereno. Le sue grosse robuste mani di rurale o di artigiano stringevano un blocchetto di biglietti bianchi; e si dimostrava, anche senza ostentarlo, un po' seccato della mia sorpresa. Vidi che tutti gli altri viaggiatori ritiravano infatti dal giovane, o da altri, i bianchi biglietti di accesso alla città.

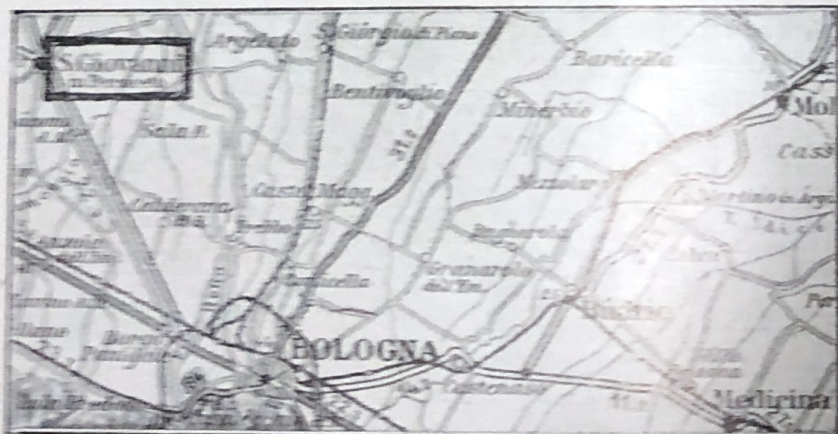
— In nome di Bertoldo re, oggi v'è tassa di pedaggio! – disse uno ad alta voce.

— Anche per un giornalista?

— Mi dispiace – replicò il giovane milite – ma io ho ordine di far pagare tutti.

Era la prima volta che mi accadeva di uscire da una stazione ferroviaria e sentirmi reclamare il biglietto d'ingresso. E trovai divertente quell'avventura che mi intonava subito con la città di Bertoldo. Bertoldo è un sovrano dispotico e durante le giornate del suo effimero regno si può scherzare con lui su qualunque argomento fuorché sulle risorse fiscali del suo erario...

Siamo a San Giovanni in Persiceto, di Carnevale. Ed è stato proprio un grande manifesto murale firmato da Bertoldo re che mi ha spinto a venirci. Ho supposto che a San Giovanni le tradizioni di Bertoldo si conservassero ancor vive tra il popolo; e non mi sono ingannato. Le tradizioni vi si mantengono vivissime, per iniziativa di una Società che a Bertoldo si intitola e che oggi è stata assorbita dal Dopolavoro, senza perdere niente delle sue caratteristiche, anzi irrobustendole.

San Giovanni in Persiceto è una cittadina posta tra Cento e Bologna, ricca di risorse rurali e non priva di industrie locali, tra le quali importante quella dei mobili di ferro. Ma rurale è la sua ragione

UNO DEI PITTORESCHI INGRESSI ALL'ABITATO DI SAN GIOVANNI IN PERSICETO. (*Arch. fot. C.T.I.*)

SAN GIOVANNI IN PERSICETO – PIAZZA GARIBALDI E L'ABSIDE DEL DUOMO. (*Arch. fot. C.T.I.*)

SAN GIOVANNI IN PERSICETO – IL PALAZZO MUNICIPALE.

(Arch. fot. C.T.I.)

d'essere, la sua popolazione forte e sobria; i suoi mercati sono famosi in tutta la regione, i prodotti della sua terra generosa ricercati e pregiati. E ben si comprende come e perché Giulio Cesare Croce dovette nascere proprio tra questa gente. E come San Giovanni sia più famosa per essere stata la patria del creatore del Bertoldo, che non per i suoi ricordi di colonia romana, legati al console Claudio Marcello, o per le sue tradizioni civiche dell'XI secolo.

In Bertoldo si compendiano felicemente le grasse arguzie dei veterani romani del *Forum Marcelli* e lo spirito salace e indipendente dei rurali del libero Comune, che di anno in anno prosperava mercé le opere di bonifica del vasto territorio all'intorno. In Bertoldo il buon senso millenario del popolo schietto, romano o romagnolo, italico o italiano, si fissa in una forma ed in uno stile definitivi, di un colore una forza una immediatezza senza riscontri nella letteratura popolaresca nostrana. Bertoldo, che è stato sempre vivo, lo è oggi più che mai, col ritorno della vita italiana a tutte le sue pure e schiette tradizioni.

Di Giulio Cesare Croce s'è perduta nella sua patria ogni traccia: la casa dove nacque, l'officina dove imparò a trarre il mantice: non v'è di lui nemmeno un ricordo marmoreo; e qui, proprio, ci starebbe bene – in piazza, ad esempio – un monumentino che lo raffigurasse in atto di cantare sulla lira, ossia sul violino, le sue storielle rimate. O, forse, meglio che a lui, un monumento a Bertoldo ci vorrebbe, sulla piazza maggiore, tra la gente del suo contado; e sarebbe il monumento eretto dall'Italia nuova allo spirito, all'arguzia, alla bonomia del popolo rurale italiano.

Il Croce nacque nel 1550, di Carnevale; morì nel 1609, pure di Carnevale. Ed ecco perché di Carnevale rivive anno per anno il suo Bertoldo. Il personaggio non è una maschera; è proprio l'estro medesimo del Croce che, attraverso la sua creatura, rivive nella stagione che gli diede e gli tolse la vita, nel suo stesso paese. In alcune sue rime Giulio Cesare Croce confessava che qualche cosa della festosità, dei lazzi, delle fantasie del Carnevale doveva essergli rimasto nel sangue.

Nacque in tempi non lieti. Negli alti strati sociali regnavano vanità corruttela ipocrisia; in basso non v'era che miseria. Tra la fame, le ruberie, le severità del bargello, le tirannie e i soprusi di una classe avida di potere e di denaro, nacque Giulio Cesare Croce da un fabbro ferraio di San Giovanni.

> Fabbro fu, prese moglie in Persiceto
> E di quella una figlia ed io con dui
> Altri figli ebbe e ne fu allegro e lieto...

canta lo stesso Croce in una sua autobiografia in rima. A San Giovanni in Persiceto, anche se

SAN GIOVANNI IN PERSICETO – I PORTICI DELL'OSPEDALE. (Arch. fot. C.T.I.)

necessità di vita lo fecero poi Bolognese, serbò sempre un tenero affetto:

> Amo la terra ove concetto fui
> E quel dolce terren dove imparai
> Reggermi in quattro e poi levarmi in dui;
> Amo la strada dove incominciai
> Andare a scuola ed amo in conclusione
> Tutto quel sito ove son stato assai.

Doveva divenire dottore, secondo l'ambizione del padre; ma il poveretto morì nel 1557 e per la famigliola fu miseria grande. Per fortuna, uno zio paterno raccolse Giulio Cesare e lo tenne nella sua officina, a Medicina, ad apprendere l'arte di battere il ferro, ch'era, sembra, tradizionale nella famiglia. Frequentò i primi corsi scolastici ed imparò a leggere e scrivere a suon di nerbate. A Medicina, borgata sul canale omonimo, a ventisei chilometri da Bologna, ebbe i suoi primi successi di poeta. La famiglia Fantuzzi, signori del luogo, si divertiva a chiamare in villa il giovanissimo garzone fabbro-ferraio, che aveva fama d'esser poeta, e lo faceva recitare e improvvisare. Lo compensavano con vino generoso e lauti avanzi della mensa patrizia. Forse lo prendevano in giro; ma il Croce si illuse che quelli fossero successi schietti. Si credette poeta e, soprattutto, credette di poter vivere di sola poesia. Ma non a Medicina poteva essere laureato poeta. Esulò a Bologna. Tempi duri: per vivere continuò a fare il fabbro; ma il suo padrone bolognese aveva più dimestichezza con l'*albana* e il *sangiovese* che non col ferro e l'incudine. Giulio Cesare Croce si dirozzò leggendo un Ovidio tradotto e figurato, che gli aveva prestato un pizzicagnolo suo vicin di bottega. Ovidio fu il suo maestro e il suo autore; ignorò Dante, Petrarca, Boccaccio. Lesse qualche canto dell'Ariosto. Si acquistò un violino e al suono strimpellante del fido strumento si abbandonò tutto alla facile ispirazione della sua musa popolaresca: fu cantimpanco, e lo chiamarono Giovanni della Lira. Ma aveva una sua linea, una sua personalità, un suo accento; che dovevano poi definirsi in un'operetta di prosa, il *Bertoldo*. Senza saperlo, seguì le reminiscenze e le tradizioni dei trovatori del medioevo italiano, dei menestrelli inglesi, dei *minnesingers* tedeschi, dei *jongleurs* francesi. Rallegrò col suo canto i conviti e le feste dei ricchi; ma il suo vero pubblico era il popolino delle piazze nei giorni di mercato: in mezzo al popolo si sentiva nel suo elemento. Le sue cantate avevano per argomento quasi sempre l'attualità. I fatti salienti del giorno trovavano in lui un pronto arguto spontaneo commentatore; si trattasse di una rissa clamorosa, di uno scandaletto piccante, o magari della impiccagione di un famoso bandito: gaie cronache in facili rime. « *Scrivo piano dolce e famigliare* ». È notevole la castità – così rara in tempi tanto smaliziati – del suo verseggiare. Era sincero e

UNA FOLLA DENSA E SORRIDENTE, COMPOSTA PREVALENTEMENTE DI FORESTIERI, ATTENDE RE BERTOLDO. (*Arch. fot. C.T.I.*)

misuratamente spregiudicato, per quanto, cioè, potessero permetterglielo le pastoie del censore:

> Io dico pane al pane e pero al pero
> E vado schiettamente alla carlona
> E finch'io vivo voglio dire il vero.

Adoprò spesso il dialetto bolognese per i suoi componimenti poetici, elevandolo a dignità d'arte. Dette al Dottor Graziano, padre legittimo dell'odierno Dottor Balanzone, i primi onori della stampa e della vita letteraria. Ma il tipo immortale che doveva nascere dalla sua fantasia è Bertoldo: il *Til Eulenspiegel* della plebe italiana.

Il Croce non si mosse mai da Bologna e dal Bolognese; doveva andare a Firenze, chiamatovi dalla risonanza della sua fama di cantastorie; ma non poté muoversi, perché non ebbe mai dal Granduca il richiesto viatico di cinquanta «scudi aurei» o anche «argentei»... Passò il Po senza volerlo, per sottrarsi agli sbirri che lo cercavano in seguito a un incidente di caccia, al quale tuttavia era rimasto estraneo. Fu ospitato in un barcone carico di soldati e traghettato nel Ferrarese. Quando si levò dall'imbarcazione, dove si era seduto sulla prua fresca di pece, vi lasciò il fondo dei calzoni; ed entrò ingloriosamente nella città estense. Qui un amico lo sovvenne, sino a che le cose non furono messe in tacere. Visse senza macchia; ma visse una vita grama e dolente. Ebbe due mogli e quattordici figli; equamente, sette da ciascuna. Era bruno di pelle, quasi olivastro, naso lungo, sottile aquilino arguto; barba precocemente grigia.

Come nacque il suo Bertoldo?

Le origini di questo scaltrissimo villano sono assai remote. Occorre risalire alle leggende bibliche e talmudiche, alla vita fantastica di Salomone, il re saggio al quale di secolo in secolo si attribuiva tradizionalmente una massa di detti e fatti e azioni che si andava arricchendo sino a divenire una selva di cantàri, di capitoli, di episodi romanzati, particolarmente folta nella letteratura medioevale. Ed ecco sorgere accanto al re Salomone, re di saggezze e di magie, la figura di un villano, Marcolfo, che vince con lepida semplicità il saggissimo re: *Salomon et Marcolphus colluctores*. Alla saga di Salomone e Marcolfo il Croce contrappone la saga di Alboino e di Bertoldo. Ormai Salomone era troppo lontano dallo spirito del tempo; mentre era ancora viva la tradizione di re Alboino, di questo re barbaro che fu re in Italia e Rosmunda uccise a tradimento. D'altra parte, Alboino, personaggio storico ed umano, giovava ad allontanare dalla nuova saga popolaresca ogni odore biblico ed ogni astrazione rabbinica. Alboino era già un personaggio familiare; Bertoldo lo divenne subito. Le sue astuzie sottilissime – di cui è inutile qui ricercare le variatissime fonti, oltre quelle salomoniche e marcolfiane – riuscivano a fondere in una «operetta piena di

SAN GIOVANNI IN PERSICETO – IL MERCATO DELLE SEMENTI. *(Arch. fot. C.T.I.)*

moralità e di spasso», legata dal filo di un racconto unitario, tutti i fatterelli, gli aneddoti, le bottate e le battute della letteratura popolare e della tradizione orale. Questo villano accorto che mette nel sacco il re, la regina, i cortigiani e alla fine «pel suo raro ed acuto ingegno» vien fatto uomo di Corte e regio Consigliere, non poteva non divenire subito un eroe vitale. Le edizioni del Bertoldo col figliol suo Bertoldino gareggiano con quelle della *Divina Commedia*, dell'*Orlando*, dei *Promessi Sposi*. Certo che il buon Croce non avrebbe mai immaginato tanta popolarità e forse stupirebbe di ritrovare vivo il suo personaggio e re di San Giovanni in Persiceto durante la stagione dei suoi natali e del suo mortorio, a più di trecent'anni dai tempi che furono suoi.

Il personaggio che in San Giovanni raffigura Bertoldo è, innanzi tutto, un villano autentico, buon bevitore e buon mangiatore. Non è della bruttezza del suo originale («occhi rossi, ciglia lunghe ed aspre, orecchie asinine, bocca grande e alquanto storta, labbra cavalline, barba di becco, naso adunco, denti di cinghiale, tre o quattro gozzi sotto la gola...»): è un gagliardo personaggio che del ritratto letterario conserva solo il capo «grosso e tondo», il sorriso pronto, gli occhi piccoli e arguti. Il figliol suo Bertoldino deve ricorrere a qualche trucco per rassomigliare meglio allo «scempiato ragazzo». Insieme fanno una coppia bellissima a vedersi, piena di carattere e di senso umoristico. Quando Carnevale si inizia e Bertoldo inaugura il suo regno, la carrozza reale, trainata da una coppia di cavalli bardati, con in serpa cocchiere e valletti in livrea, conduce i due al teatro di San Giovanni, dove Bertoldo tiene l'attesissimo discorso della Corona: una tiritera dialettale dove tutti i fatti dell'annata sono allegramente passati in rassegna e commentati. Gran feste in teatro, musiche, acclamazioni e danze. Ma l'ingresso trionfale di Bertoldo e Bertoldino in città è per l'ultima domenica di Carnevale, la giornata del pedaggio. Migliaia e migliaia di sudditi effettivi e onorari traggono al centro di San Giovanni. Dietro al Duomo vi sono baracche da fiera, animatissime prima e dopo il Corso. Ma l'attesa è tutta per il corteo di Bertoldo re; il personaggio crociano viene nel suo cocchio, preceduto da carri carnevaleschi pieni di inventiva e composti con quel senso grandioso e geniale del carro che Viareggio ha portato a fastigi insuperati, vincendo il primato di Nizza. Il «getto» tra la folla densissima e i carri è fitto e variato. In piazza, davanti alla Giuria, i carri sfoggiano tutte le loro varie sorprese, animandosi e trasformandosi. Si lanciano fiori e dolci e doni a profusione. Bertoldo sopraggiunge, acclamato come si conviene ad un re. E il villano, benigno, dall'alto del suo coc-

IL CORSO CARNEVALESCO IN ONORE DI RE BERTOLDO E DI BERTOLDINO.

(Arch. fot. C.T.I.)

chio distribuisce saluti e sorrisi agitando il famoso « ruvido cappellone a larga tesa ». Dietro a lui sono le maschere regionali, invitate in suo onore. Nella piazza maggiore il corteo sosta, ed ha luogo qui una gara di arguzie *coram populo*, uno scoppiettio girandolesco di tirudele e di strofette, di umoresche discorse e di rimbalzanti barzellette attorno a Bertoldo: spassoso spettacolo che ricorda le improvvisazioni dei cantimpanchi, ai quali Giulio Cesare Croce appartenne con tanto pulito decoro di onestà e di ingegno. Festa di popolo cordiale e ridanciana, briosa e comunicativa sagra italiana, insomma, che vale la pena di vivere. E gran consumo di savoiardi e « africanetti », che sono specialità gastronomiche persicetane, di un gusto e di una finezza rare. E baldoria fino a notte.

I famosi ragionamenti tra il re e Bertoldo si svolgono a San Giovanni tra Bertoldo e il popolo, e in essi riecheggiano alcune delle famose battute bertoldesche. Ricordate?

RE. *Qual è il meglio vino?*

BERTOLDO. *Quello che si beve in casa d'altri.*

RE. *Qual è quel figlio che brucia la lingua a sua madre?*

BERTOLDO. *Lo stoppino della candela e della lucerna.*

RE. *Come faresti a portarmi dell'acqua in un crivello e non la spandere?*

BERTOLDO. *Aspetterei il tempo del ghiaccio, poi ve la porterei.*

RE. *Come faresti a pigliare una lepre senza correre?*

BERTOLDO. *Aspetterei che fosse cotta, poi te la piglierei...*

A questo bizzarro interlocutore di Alboino, a quest'uomo che nacque quando sua madre lo fece e il cui paese è in questo mondo, si comprende come attraverso secoli si mantengano fedeli tante simpatie.

E si comprende come tutti lo acclamino fedelmente re ad ogni ritorno di Carnevale: re dell'arguzia e del buon senso.

P. G. COLOMBI

(Fot. Salom

VITA DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

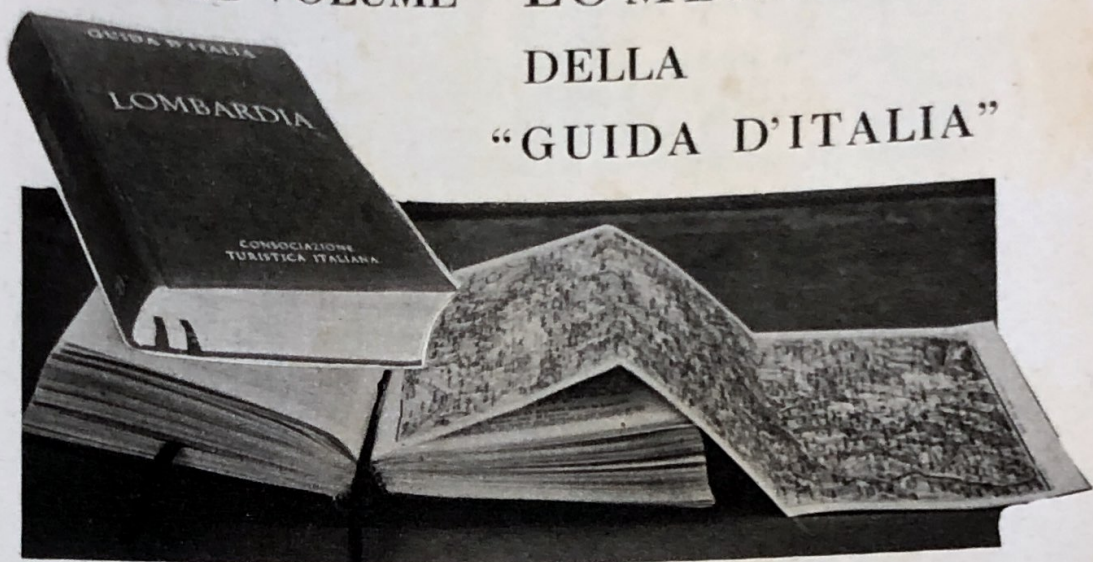
LA NUOVA EDIZIONE DEL VOLUME "LOMBARDIA" DELLA "GUIDA D'ITALIA"

Si suol dire che il tempo passi veloce; ma a chi si volge ad ammirare (ed è cosa veramente ammirevole) il quadro delle profonde trasformazioni e delle potenti realizzazioni dovute al nuovo impulso di volontà fattiva che rinnova la vita nazionale, il tempo pare che voli. Se poi l'osservatore considera in particolare la regione lombarda, a cui spetta il primato nell'attività economica del Paese, l'impressione che si ha dell'energia realizzatrice della nuova Italia è anche più viva.

La 5ª edizione del volume *Lombardia* della *Guida d'Italia*, uscita nel 1930, aveva dunque bisogno di essere messa al corrente con i recenti progressi della regione, notevolissimi in ogni campo, anche se relativi ai soli ultimi anni.

Ed ecco uscire, infatti, nei primissimi giorni del 1939, la *VI edizione* (1) di questa guida nella veste fiammante della sua copertina di seta rossa a titoli d'oro, e nel formato consueto. Il volume però risulta ora più agile e snello, non per diminuito numero di pagine, ma perché stampato su carta «India» speciale, sottilissima.

A prima vista si direbbe eguale quasi in tutto all'edizione precedente: identica naturalmente la materia, e cioè tutta intera la regione entro i limiti ufficiali, con le inevitabili aggiunte della sponda piemontese del Lago Maggiore e di quella veneta e tridentina del Garda, per non frazionare argomenti così tipicamente unitari, e con l'inclusione di quelle parti della Svizzera che, sia per la loro situazione entro i confini fisici d'Italia, sia per la razza e la parlata degli abitanti, sono da considerarsi lombarde. Sono rimasti pressoché invariati, salvo qualche piccola modificazione esteriore, anche la distribuzione e l'ordine degli itinerari, i quali risultano aumentati di uno per la fusione del capitolo su Lodi in quello «Da Milano a Piacenza» e per la scissione delle tre maggiori valli bergamasche in altrettanti capitoli, mentre prima ne costituivano uno solo.

L'opera è stata, invece, profondamente rielaborata nella sostanza, perché riuscisse aggiornata in ogni sua parte e per colmare le lacune messe in luce dalle esperienze di questi ultimi anni. Nel comune apprezzamento, otto o nove anni non sono molti; ma in regime di attività fascista, così energicamente e rapidamente fattiva, costituiscono un periodo di notevole importanza. In questi anni, infatti, la somma di lavori pubblici compiuti è imponente, e chi, per caso assente nel suddetto periodo, rivedesse ora una qualunque delle città lombarde, vi noterebbe certo novità sorprendenti: vie ampie ed eleganti, piazze luminose, con grandi e sontuosi palazzi prospicienti, moderni campi sportivi, piscine, ecc., oltre a grandiosi lavori in corso in operosi cantieri, e tutto un nuovo agile ordine nell'organizzazione della vita civile. La stessa impressione di stupore riporterebbe il reduce in Patria percorrendo le fertili campagne, o risalendo le ridenti valli della Lombardia lungo la densa e comoda rete stradale, che si amplia e si rinnova incessantemente.

Nella nuova guida si dovettero quindi rifare *ex novo* le descrizioni delle città, e tra esse fu particolarmente curata quella di Milano, tanto ricca di tesori d'arte, sebbene da molti Italiani apprezzata quasi esclusivamente per il suo incontrastabile primato commerciale e industriale; furono aggiunte descrizioni di nuove strade; fu riordinato il capitolo sul Lago di Garda, in cui le due magnifiche arterie costiere recentemente compiute – la Gardesana Occidentale e la Gardesana Orientale – hanno assunto importanza di primissimo piano; e così fino alle minuzie innumerevoli, che hanno la loro importanza nel rinnovamento di un'opera come questa.

Anche la cartografia è stata notevolmente ampliata: una nuova *carta al 250.000* raccoglie in unica visione le zone della Valsassina e delle Grigne, che prima figuravano suddivise in diversi stralci, costringendo il lettore a volger di continuo le pagine per seguirne la descrizione sulla carta; un nuovo stralcio nella stessa scala è stato aggiunto a rappresentare la ridente plaga a nord di Brescia, attraversata dalle strade che uniscono l'industre capoluogo con gli sbocchi delle valli bresciane e si insinuano in queste fino ai più alti valichi.

Tutto questo complesso e diligente lavoro di messa a punto del testo e della cartografia fu accu-

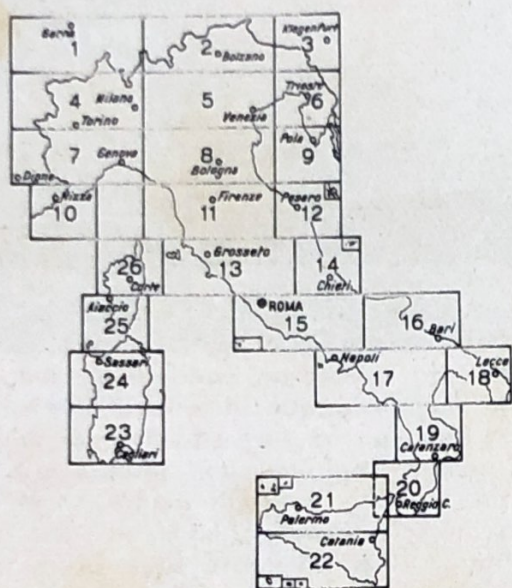
---

(1) *Guida d'Italia della T.C.I.: Lombardia* (VI ed., 1939-XVII). Pag. 820, 26 carte, 12 piante di città, L. 23; spediz. raccom. L. 2, estero L. 4.

ratamente controllato e perfezionato con sopraluoghi di funzionari della C.T.I. e col prezioso ausilio di numerose autorevoli collaborazioni e revisioni da parte di studiosi e di esperti della materia.

La C.T.I. crede così di aver fatto del suo meglio per conferire nuova efficienza e utilità pratica – a vantaggio dei suoi Soci e dei turisti in genere – a uno strumento già considerato indispensabile a chiunque si accinga a visitare la popolosa e attivissima regione lombarda o desideri conoscerla particolarmente attraverso precisi ragguagli.

Due nuove pubblicazioni cartografiche della C. T. I.: L'"Atlante d'Italia al 500.000" e il II foglio della rinnovata "Carta Automobilistica al 650.000".

Il patrimonio cartografico della C.T.I. si arricchisce e si perfeziona con incessante silenzioso lavoro. Mentre sta giungendo a maturazione un'opera

di lunga lena, che costituirà una pietra miliare sul cammino della cultura geografica italiana, l'« *Atlante Fisico-Economico d'Italia* », la C.T.I. non trascura altre minori iniziative, né dimentica di rinnovare e aggiornare opere che si sono dimostrate, alla prova dei fatti, utili strumenti per il turismo e la cultura.

Una singolare fortuna, giudicando dalle accoglienze fatte alle prime copie giunte dalla legatoria, si delinea per l'*Atlante d'Italia al 500.000*, che è stato definito un gioiello dell'arte cartografica.

Tutti i Soci conoscono la *Carta d'Italia al 500.000* in 13 fogli, distribuita nel 1933-38, e ne apprezzano tanto il contenuto sostanziale, quanto l'esecuzione tecnica riuscitissima. Sin dall'inizio della pubblicazione dei fogli era prevista un'edizione in forma di piccolo atlante, che si è rivelata così gradita a gran numero di Soci nel caso, ad esempio, dell'*Atlante Automobilistico d'Italia al 200.000*, pubblicato in due ammiratissimi volumi nel 1935-36. Si è però approfittato di questa modificazione di formato per introdurre nella Carta notevoli miglioramenti sostanziali. Non solo, infatti, l'*Atlante d'Italia* risulta accuratamente aggiornato per quanto riguarda nomi di luoghi, strade, ferrovie, distanze, ecc., ma reca una innovazione essenziale. Per la rappresentazione del rilievo, di capitale importanza specialmente nella carta di un Paese quasi tutto montuoso come l'Italia, è stato abbandonato il procedimento del tratteggio – che ha, sì, il pregio dell'effetto plastico, ma non dà la sensazione dell'altezza assoluta – per adottare il sistema delle curve e delle tinte altimetriche, sistema che trova sempre più frequente applicazione in molti rami della moderna cartografia.

L'orografia è resa, cioè, con curve di livello di 100 in 100 m. fino all'altitudine di 500 m., poi di 250 in 250 m. fino a 4250 m. Gli spazi che competono alle varie curve di livello sono colorati in 12 diverse tinte, di intensità crescente, dal verde della bassa pianura al marrone scuro delle maggiori altitudini e all'azzurro dei ghiacciai. Il metodo delle tinte altimetriche o ipsometriche è particolarmente utile all'automobilista, che può seguire con somma facilità, senza indugiarsi a leggere le quote, i dislivelli della strada, evidentissimi nella diversa gradazione delle tinte.

Un altro miglioramento che sarà assai gradito agli automobilisti è l'aggiunta, in cifre assai marcate, delle distanze fra le maggiori località, oltre alle distanze parziali tra i piccoli centri, bivi, ecc., già esistenti nell'edizione in fogli.

L'Atlante, che rappresenta tutto il Regno in 26 tavole a 12 colori, ha comodissimo formato (centimetri 26 × 17), lo stesso già adottato per l'*Atlante automobilistico al 200.000*, e dato anche il minimo spessore (circa 14 mm.), può trovare comodamente posto in qualsiasi tasca di portiera di automobile.

L'Atlante che la C.T.I. presenta ai Soci avrà certo, per i suoi pregi sostanziali e formali, una vasta e rapida diffusione. Il rapporto di 1 a 500.000 costituisce un punto di equilibrio fra la Carta a grande scala, utile per conoscere i minuti particolari del terreno, e quella a piccola scala da consultare come sguardo d'insieme. Esso è il giusto termine che permette di ritrarre l'aspetto geografico del Paese nei suoi lineamenti essenziali, mettendo in particolare evidenza quegli elementi e indicazioni che più interessano praticamente al viaggiatore che fa uso dei moderni mezzi di locomozione.

Ma l'Atlante incontrerà indubbiamente gran favore anche quale opera di studio e di consultazione, alla quale si ricorrerà in tutte le occasioni – e sono frequentissime – in cui occorre conoscere la posizione di una città, d'un paese, la distanza fra un centro e un altro, o rinfrescare le proprie nozioni circa la configurazione d'una o d'un'altra regione.

L'Atlante, elegantemente rilegato in tela, è in vendita ai Soci ai seguenti prezzi: L. 30.— alla Sede della C.T.I.; L. 33.— in Italia, Impero e Colonie; L. 35.— all'Estero.

Una delle Carte più apprezzate e richieste, edite dalla C.T.I., è la *Carta Automobilistica al 650.000*, carta schematica e sintetica che ha il vantaggio di offrire in soli due fogli uno sguardo d'insieme delle grandi comunicazioni stradali d'Italia. Fin dalla sua apparizione, essa fu ascritta ad onore della C.T.I. I consoci anziani ricorderanno che il primo foglio fu messo in cantiere da L. V. Bertarelli nel 1908 e venne accolto con unanime favore. S. M. il Re Imperatore seguì con vivo interesse il lavoro costruttivo della Carta e si degnò di sollecitare la pubblicazione del secondo foglio, che tardava alquanto ad uscire. S'immagini con quale animo venisse accolto il regale incitamento. La Carta ebbe in seguito numerosissime edizioni, via via aggiornate secondo il progredire del patrimonio stradale italiano; ma in questi ultimi anni, per adeguarla perfettamente al panorama stradale dell'Italia fascista, si rese necessario, non una semplice trasformazione, ma un vero e

completo nuovo disegno. Il primo foglio della rinnovata carta (Italia Settentrionale e Centrale fino al parallelo di Perugia) uscì nel giugno 1937; il secondo (Italia Centrale, Meridionale e Insulare) vede la luce in questi giorni.

La nuova Carta, pur mantenendo la stessa scala e il suo carattere schematico e sintetico, offre un'infinità di dati e di particolari geografici in più che la precedente. L'aggiunta più notevole è la rappresentazione dell'orografia, resa con vivace effetto a tratteggio in tinta azzurrina.

Specialissima cura ha avuto, nella scelta degli elementi costitutivi della Carta, tutto quanto può interessare l'automobilista: strade statali, autostrade, strade di grande comunicazione o di speciale importanza turistica, distanze, valichi di montagna, dogane di frontiera, ecc.

I due fogli, del formato di cm. 80 × 115, offrono veramente un nitido e aggiornatissimo panorama della rete stradale della Patria, che forma una delle più belle realizzazioni del Regime fascista.

Ciascun foglio è in vendita ai Soci a L. 9 alla Sede della C.T.I.; L. 10 in Italia, Impero e Colonie; L. 12 all'Estero. La spedizione del 2° foglio a coloro che lo hanno prenotato avrà inizio nella seconda metà del corrente mese.

Una pubblicazione tecnica del nostro Sodalizio che interessa anche i non professionisti: "Il Manuale dell'industria alberghiera".

Sarebbe un errore credere che il *Manuale dell'Industria alberghiera* (1), di cui il nostro Sodalizio ha pubblicato di recente la quarta edizione, possa interessare soltanto i professionisti dell'albergo. La sua pubblicazione è stata ispirata, è vero, dal desiderio della C.T.I. di contribuire alla soluzione del problema dell'ospitalità. Attraverso le tre precedenti edizioni, diffuse nelle Scuole alberghiere come testo di tecnica professionale, e direttamente negli ambienti alberghieri, esso, per lo spontaneo riconoscimento del suo valore da parte dei dirigenti e dei gregari, ha servito al progresso tecnico ricettivo e all'elevamento culturate di coloro che esercitano la professione dell'ospitalità in tutti i gradi della gerarchia alberghiera. Anche maggiore sarà il suo utile apporto a questi fini in un prossimo avvenire, essendo in corso un laborioso processo di rinnovamento della nostra industria alberghiera, cui non deve mancare una guida aggiornata e compiuta in ogni sua parte sia per quanto si riferisce alla tecnica delle costruzioni e degli impianti, sia in relazione alla scelta dei nuovi materiali che la politica autarchica impone, sia per adeguarci anche in questo campo al maggior senso di dignità nazionale cui deve uniformarsi l'organizzazione dei servizi.

Ma l'esperienza dimostra che questo specifico interesse alberghiero non è il solo che il nostro *Manuale* presenta alla vasta compagine dei nostri Soci. Esistono anzitutto alcune categorie professionali la cui attività si avvicina, per molti aspetti, a quella alberghiera: organizzatori, dirigenti, gestori di ospedali, case di salute, sanatori, convalescenziari, ricoveri, collegi, convitti, colonie, seminari, caserme..., tutte le comunità, insomma, per le quali i problemi fondamentali da risolvere sono gli stessi che si presentano nell'industria alberghiera. Molte categorie di sanitari, amministratori, dirigenti di istituti didattici, militari e religiosi vi trovano preziosi suggerimenti per rendere più razionale, igienica ed economica l'organizzazione dell'alloggio e della mensa, più comodo e decoroso l'ambiente. E passando dalle categorie professionali a quelle aventi un interesse prevalentemente personale, segnaliamo il nostro *Manuale* a quanti hanno il gusto e l'amore della casa. I capitoli sulla costruzione, sugli arredamenti e sugli impianti saranno utilmente consultati da chi ha l'orgoglio di sentirsi padrone di una casa bella e confortevole; i capitoli sui servizi di mensa, di pulizia, di cucina e cantina, e particolarmente quelli dedicati ai cibi e ai vini saranno oggetto di attenta consultazione da parte delle massaie alla ricerca di un sempre maggior titolo di nobiltà nel governo della casa.

Per queste ragioni, il nostro *Manuale* dovrà essere accolto come un prezioso consigliere, oltre che negli alberghi e nelle comunità affini, anche nelle famiglie ove è in onore la cura della casa.

(1) *Manuale dell'Industria Alberghiera.* – IV edizione completamente riveduta ed aggiornata. – Pagg. 950, con 300 illustrazioni. Alla sede della C.T.I., L. 25; Italia, Impero e Colonie L. 27,50; Estero L. 30.

Benefattori del nostro Villaggio Alpino.

È gentile consuetudine degli Amici del nostro Villaggio Alpino di ricordare l'istituzione nelle ricorrenze liete e tristi della vita. Alla schiera dei generosi benefattori si aggiungono ora i nomi dei signori Annamaria e ing. Angelo Binda, i quali vollero onorare la compianta memoria del Padre loro, ing. commendator Achille Binda, nostro amato Consigliere, con una generosa elargizione di L. 20.000.

Anche la signora Maria Magnocavallo, nel primo anniversario della dolorosa scomparsa del Consorte cav. Camillo, che tanto si prodigò per il nostro Sodalizio, del quale fu Sindaco zelante e ascoltatissimo, ha voluto – a nome pure dei suoi figli – offrire una nobilissima testimonianza del suo affetto per la nostra opera di bene con un'offerta al Villaggio di L. 10.000.

Un altro benefattore del Villaggio e amico fedelissimo del Sodalizio, il gr. uff. Ettore Moretti, ha voluto ricordare la sua adorata Mamma, unendo il nome venerato di Lei a quello della nostra opera di bene, con una elargizione di L. 5000.

A questi benemeriti Amici del Villaggio vada l'espressione della più viva gratitudine e sia loro di conforto la certezza che i nomi dei loro Cari sono impressi nell'affettuosa memoria dei piccoli ospiti del nostro Villaggio.

PER LA SICUREZZA DEL TRAFFICO

TRE CONCORSI DELLA C.T.I.

15.000 LIRE DI PREMI

Nell'articolo *Sicurezza avanti tutto*, che i lettori de *Le Vie d'Italia* troveranno a pag. 186 di questo fascicolo, sono indetti tre Concorsi dotati dal nostro Sodalizio di 15.000 lire di premi. Diamo qui le norme dei Concorsi stessi:

1. *La* **Consociazione Turistica Italiana**, *nell'intento di imprimere più efficace impulso alla propaganda per la sicurezza della circolazione stradale, indice i seguenti tre Concorsi:*

Concorso N. 1. - PROPAGANDA NELLE SCUOLE

Allo scopo di diffondere a mezzo della Scuola la conoscenza delle norme sancite ai fini di una più ordinata e sicura circolazione, e la loro applicazione, i Concorrenti sono invitati a proporre:

a) *un programma di insegnamento delle norme stesse nelle classi elementari, graduato secondo la crescente maturità degli alunni, e tale da suggerire al maestro i procedimenti didattici più efficaci a suscitare l'interessamento dello scolaro, quali la riproduzione iconografica di determinate condizioni del traffico e delle norme che lo regolano, giuochi riproducenti lo svolgimento della circolazione, versi rimati e filastrocche per facilitare mnemonicamente la cognizione dei principali precetti di prudenza da osservarsi dai più piccoli, ecc.;*

b) *il testo di un opuscolo che, con l'ausilio di un'ampia ed efficace iconografia, mostri con la massima evidenza al ragazzo lo svolgimento del traffico lungo le strade cittadine e in aperta campagna, richiamando la sua attenzione sui pericoli della strada.*

Concorso N. 2. - PROPAGANDA FRA I CICLISTI

I Concorrenti sono invitati a compilare il testo di una pubblicazione da distribuirsi largamente fra i ciclisti, e particolarmente fra i giovani e le classi popolari, per richiamarli all'osservanza delle norme vigenti, al duplice scopo di tutelare la propria sicurezza e l'incolumità degli altri utenti della strada.

Il testo, redatto in forma piana e familiare, dovrà soprattutto servire di commento didascalico alle illustrazioni, le quali potranno essere provviste dal Concorrente, che dovrà – quanto meno – suggerirne il soggetto.

Concorso N. 3. - PROPAGANDA FRA GLI AUTOMOBILISTI

I Concorrenti sono invitati a compilare un manualetto che illustri all'automobilista, in stile vivace e suggestivo, quanto è necessario sappia e faccia per guidare correttamente il suo veicolo. Il manualetto dovrà servire alla preparazione psicologica del guidatore, illustrando, oltre alle norme di legge, precetti di civismo, di cortesia, di intelligente tolleranza, indispensabili all'automobilista rispettoso dei diritti altrui e dei doveri propri.

2. *Ciascun Concorrente potrà partecipare ad uno o più dei suddetti Concorsi, indicando per ciascun lavoro a quale Concorso è destinato; non potrà, invece, partecipare a ogni Concorso con più di un lavoro.*

3. *I lavori dattilografati, in duplice copia e sottosegnati dal nome e indirizzo del Concorrente, dovranno essere spediti raccomandati, entro il 31 agosto 1939-XVII, al seguente indirizzo:* C. T. I. – Concorsi per la sicurezza del traffico – Corso Italia, 10 – Milano.

4. *Ogni Concorrente, per il fatto stesso di partecipare ai Concorsi, assume formale impegno di non presentare che lavori inediti.*

5. *I Concorsi saranno inappellabilmente giudicati da una Commissione costituita da alcuni Membri della Direzione della C. T. I., i quali potranno aggregarsi persone competenti nella materia che forma oggetto delle singole gare. Un Funzionario dell'Intendenza di Finanza di Milano presenzierà alle sedute della Giuria.*

6. ***Al vincitore di ciascun Concorso sarà assegnato dalla C. T. I. un premio, indivisibile, di L. 3000 in Buoni del Tesoro.***
La C. T. I. mette inoltre a disposizione della Giuria un'ulteriore somma di L. 6000 da suddividersi fra i Concorrenti che, pur non avendo conseguito un premio, saranno ritenuti meritevoli di speciale riconoscimento.

7. *La C. T. I. si riserva il pieno diritto di valersi dei lavori premiati, sia per pubblicarli sotto il proprio nome, sia per rielaborarli o fonderli in unica o diverse pubblicazioni, sia per trarne spunti e idee per la propria azione di propaganda, e i Concorrenti, per il fatto stesso di avere partecipato ai Concorsi, rinunciano ad ogni diritto di proprietà o di compartecipazione sulle opere che verranno pubblicate.*

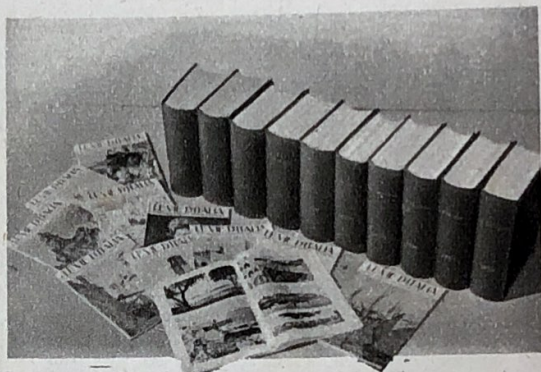
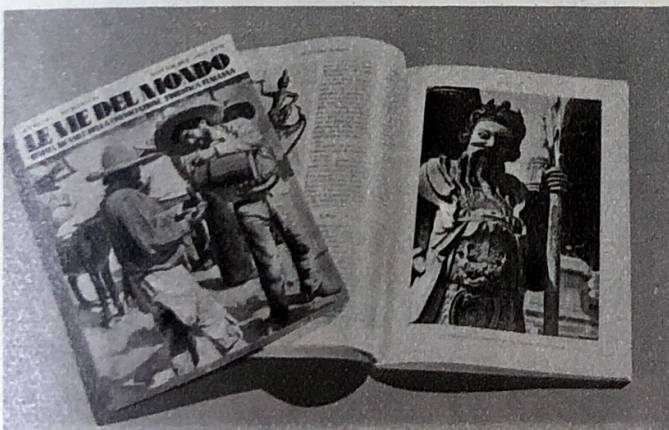
Ogni Socio della Consociazione Turistica Italiana non deve dimenticare

che l'ammontare della quota annua per i Soci annuali è di L. **22,20** (Estero L. 32,20), più L. 2 di tassa d'ammissione per i nuovi Soci;
mentre i Soci Vitalizi pagano una volta tanto **L. 350** (Estero L. 500);
e i Soci quinquennali **L. 110,20** (Estero L. 160,20), più L. 2 di tassa d'ammissione.
Tutti i Soci riceveranno in dono, nel 1939, il secondo volume della ***Guida breve d'Italia***, che comprende in 448 pagine la descrizione di Roma e di Firenze e illustra la Toscana, le Marche, l'Umbria, il Lazio e gli Abruzzi.
I Soci annuali e i Soci vitalizi a quota 350 avranno diritto, inoltre, ad uno speciale premio: i primi quattro fogli della *Carta automobilistica d'Italia al 200.000*, che rappresentano tutto il territorio compreso fra i meridiani del Monte Tabor e di Milano e fra i paralleli di Berna e di Nizza. Ogni foglio ha il formato di centimetri 110 per 50.

Il Socio non deve neppure dimenticare

che il Sodalizio pubblica due grandi Riviste, ambedue con nobilissimi programmi, ma essenzialmente diverse:

Le Vie d'Italia, rassegna mensile, organo ufficiale della C. T. I., di cui rispecchia ogni lato della vita multiforme, non solo, ma descrive in ogni particolare il volto della Patria e ne illustra le bellezze, le risorse e le glorie antiche e nuove con la penna dei più celebri scrittori e con iconografia efficace ed artisticamente suggestiva.

Abbon. annuo **L. 25,50** (Estero L. 45,50).

Le Vie del Mondo, rivista mensile di divulgazione geografica, riccamente illustrata. Descrive aspetti, costumi, attività dei più lontani Paesi; rievoca imprese di esploratori, conquistatori, missionari; tratta i grandi problemi dell'attualità internazionale.

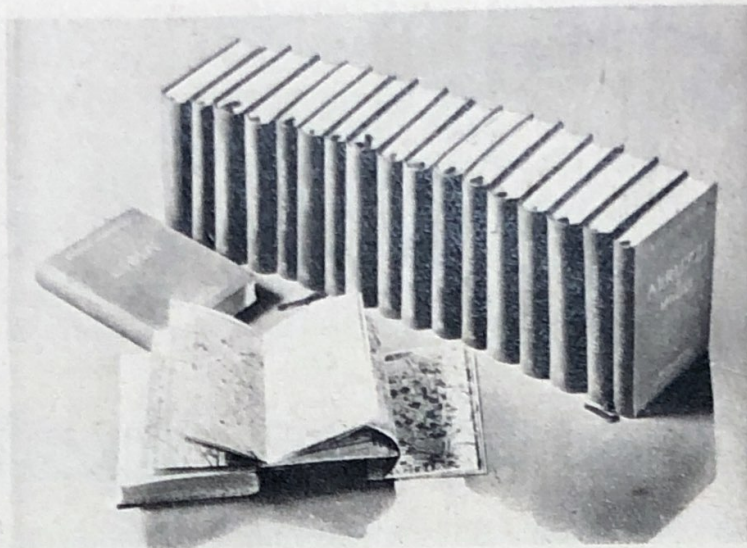
Abbonamenti:
Annuo **L. 50,50** (Estero L. 75,50);
Semestrale **L. 25,50** (Estero L. 38).

Tutti i Soci del nostro Sodalizio dovrebbero essere lettori fedeli e diligenti di questi periodici, che s'integrano a vicenda e riescono a dare al lettore un'idea compiuta del mondo visto nei suoi diversi aspetti da scrittori, viaggiatori, storici, economisti e artisti di profonda cultura e di raffinata sensibilità.

Abbonamento cumulativo alle due Riviste **L. 73** (Estero L. 112).

Milioni di Italiani sanno

che la C. T. I. ha creato una letteratura turistica che le è invidiata anche all'estero. Si può affermare che nessun Paese ha, come il nostro, una produzione così varia e così ricca di guide e di carte geografiche e topografiche, di strumenti, cioè, indispensabili ad ogni turista intelligente.

Fra le "Guide" ricordiamo

la ***Guida d'Italia***, che costituisce una completa e particolareggiata descrizione della nostra Patria, dell'Impero e delle Colonie italiane. Dal 1914 al 1929 vennero distribuiti ai Soci i 16 volumi costituenti la prima edizione; ma quanti di essi hanno fatto acquisto delle edizioni successive? E come si può pensare che edizioni vecchie di 10, 15 o magari addirittura di 20 anni e più, possano ancora servire, dopo l'enorme e in alcuni settori quasi totale trasformazione avvenuta nella vita del Paese? Chi desidera visitare analiticamente le regioni italiane non può prescindere da quest'opera, e la modestissima spesa per l'acquisto di una nuova edizione di essa è ben compensata dall'utilità pratica del lavoro e dal godimento intellettuale che se ne trae. Ecco l'elenco dei 24 volumi:

		Alla Sede	Italia Impero Poss. e Col.	Estero
1. Piemonte (ediz. 1930)	L.	18,—	20,—	22,—
2. Lombardia (ediz. 1939)	»	23,—	25,—	27,—
3. Veneto (ediz. 1932)	»	18,—	20,—	22,—
4. Venezia Tridentina e Cadore (ediz. 1932)	»	18,—	20,—	22,—
5. Venezia Giulia e Dalmazia (ediz. 1934)	»	18,—	20,—	22,—
6. Liguria (e Nizzardo) (ediz. 1933)	»	16,—	18,—	20,—
7. Emilia e Romagna (ediz. 1935)	»	18,—	20,—	22,—
8. Toscana (non compresa Firenze) (ed. 1935)	»	18,—	20,—	22,—
9. Firenze e dintorni (ediz. 1937)	»	15,—	16,50	18,—
10. Marche (ediz. 1937)	»	15,—	16,50	18,—
11. Umbria (ediz. 1937)	»	15,—	16,50	18,—
12. Lazio (non compresa Roma) (ediz. 1935)	»	18,—	20,—	22,—
13. Roma e dintorni (ediz. 1938)	»	23,—	25,—	27,—
14. Abruzzi e Molise (ediz. 1938)	»	18,—	20,—	22,—
15. Campania (sarà pronto nel primo semestre del 1939)	»	18,—	20,—	22,—
16. Napoli e dintorni (ediz. 1938)	»	20,—	22,—	24,—
17. Puglie (sarà pronto nel primo semestre del 1939)	»	18,—	20,—	22,—
18. Lucania e Calabria (ediz. 1938)	»	18,—	20,—	22,—
19. Sicilia e Isole Minori (ediz. 1937)	»	18,—	20,—	22,—
20. Sardegna (ediz. 1929)	»	15,—	16,50	18,—
21. Corsica (ediz. 1929)	»	15,—	16,50	18,—
22. Possedimenti Italiani dell'Egeo (sarà pronto nel primo semestre del 1939)	»	15,—	16,50	18,—
23. Libia (ediz. 1937)	»	16,—	18,—	20,—
24. Africa Orientale Italiana (ediz. 1938)	»	18,—	20,—	22,—

I richiedenti del blocco riceveranno in seguito – e a mano a mano che usciranno in luce – i 3 volumi N. 15, 17 e 22. Il prezzo del blocco è di L. 400,— alla Sede; L. 410,— in Italia, Impero, Possedimenti e Colonie; L. 400,— oltre le spese di spedizione, per l'Estero.

Fra le "Carte" segnaliamo

		Alla Sede	Italia Impero Poss. e Col.	Estero
La *Carta Automobilistica d'Italia al 650.000*, in due fogli – ogni foglio	L.	9,—	10,—	12,—
La *Carta al 500.000*, in due edizioni, e cioè: edizione a fogli sciolti (orografia a tratteggio) in 13 fogli – prezzo di un foglio	»	2,—	2,80	4,—
per ogni foglio oltre il primo aggiungere	»	2,—	2,10	2,25
l'intera raccolta	»	22,—	24,—	26,—
edizione rilegata ad Atlante (orografia a tinte ipsometriche)	»	30,—	33,—	35,—
La classica *Carta al 250.000*, in 62 fogli – prezzo di un foglio	»	1,50	2,30	3,50
per ogni foglio oltre il primo aggiungere	»	1,50	1,60	1,75
l'intera raccolta	»	75,—	80,—	75,—
La *Carta Automobilistica al* 200.000, pure in due edizioni, e cioè:				
a) edizione in 30 fogli – Prezzo di un foglio	»	5,—	6,—	7,50
per ogni foglio oltre il primo aggiungere	»	5,—	5,20	5,50
l'intera raccolta	»	80,—	85,—	95,—
b) edizione rilegata ad Atlante, in due volumi, ogni volume	»	40,—	43,—	48,—

I Soci automobilisti, motociclisti e ciclisti ricordino

che la Consociazione Turistica Italiana offre loro – oltre alle Carte e alle Guide che costituiscono un viatico indispensabile per chi non voglia compiere viaggi alla cieca, ma ritrarne il massimo godimento spirituale – i seguenti servizî:

Rilascio dei documenti doganali di temporanea importazione: i *Trittici* (valevoli per l'ingresso nel territorio di un solo Stato) e i *Carnets de passages en douanes* (per entrare in diversi Stati) esentano l'automobilista e il motociclista dall'obbligo di depositare presso gli Uffici doganali esteri la somma corrispondente all'ammontare del dazio sull'autoveicolo, che in molti casi può elevarsi a parecchie decine di migliaia di lire. Ogni accorgimento, ogni utile innovazione sono stati adottati dalla C.T.I. per ren-

STACCATE

questa *scheda d'associazione:* Vi servirà per procurare un nuovo Socio al nostro Sodalizio, concretando così la Vostra simpatia per la C.T.I.

dere il servizio – iniziato fin dal 1903 – sempre più agevole, accessibile ed economico.
I *Trittici* e i *Carnets* per automobili e motocicli si rilasciano presso la Sede Centrale della C.T.I., in Milano (corso Italia, 10); l'Ufficio Succursale di Torino (Via Carlo Alberto 41-43); gli Uffici della C.I.T. di Ancona, Brescia, Bologna, Bolzano, Cortina d'Ampezzo, Firenze, Genova, Livorno, Merano, Milano, Napoli, Rapallo, Roma, Sanremo, Venezia, Verona, Zara; l'Ufficio Centrale Viaggi e Turismo (C.I.T.) di Trieste; gli Uffici dell'«Italia», Società di Navigazione in Genova; l'Ufficio Viaggi e Turismo R. Appiani di Gorizia; la Società di Trasporti F.lli Gondrand di Firenze; l'Agenzia Trasporti e Viaggi Giuseppe Fava di Imperia; The Anglo-American Agency e Bank di Alassio; l'Ufficio Viaggi Ronchi di Como.
Per le biciclette la C.T.I. rilascia speciali tessere e i trittici che ne permettono l'importazione temporanea in Francia, Svizzera e Iugoslavia in esenzione del deposito doganale.

Servizio delle informazioni turistiche. – Disponendo di una larga dotazione di materiale di consultazione e di propaganda ed essendo collegata a tutte le principali organizzazioni turistiche del mondo, la Consociazione Turistica Italiana è in grado di offrire a tutti i più minuti ragguagli in ordine a schemi di viaggio, itinerari stradali, condizioni di transitabilità dei valichi, stato delle strade, categorie e tariffe di alberghi e ristoranti, ecc.

Servizio della consulenza legale; a mezzo di un ufficio istituito presso la Sede Centrale e retto da un legale specializzato in diritto turistico e nella materia inerente ai problemi della circolazione stradale.

E non dimentichino automobilisti, motociclisti e ciclisti che soprattutto per loro la Consociazione Turistica Italiana ha creato quel grandioso impianto di segnalazioni stradali che ha permesso di porre in opera fino ad oggi, in tutto il territorio dello Stato e nelle Colonie, oltre 300.000 cartelli, per indicare al turista che viaggia in automobile, in motocicletta o in bicicletta i nomi dei paesi che attraversa, gli itinerari da seguire, le singole distanze, e per avvisarlo in tempo dei pericoli che presenta la strada con l'approssimarsi di incroci, curve, passaggi a livello.

Il Socio infine non dimentichi

che la Consociazione Turistica Italiana non vive soltanto di consensi ideali, ma anche pratici e concreti. Favorirne la diffusione è il mezzo migliore per dimostrarle la propria simpatia. Questo foglio reca qui a lato una *scheda d'associazione*: servitevene per procurarci un nuovo aderente.

Chiedere alla C.T.I., anche mediante semplice biglietto da visita con le iniziali E. P., l'elenco gratuito delle pubblicazioni del Sodalizio.

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

DOMANDA D'ASSOCIAZIONE

Il sottoscritto chiede di essere ammesso alla C. T. I. in qualità di Socio .... (per l'anno ....).
Si dichiara edotto dello Statuto del Sodalizio; si obbliga ad osservarlo ed elegge il suo domicilio legale in Milano presso la Sede della C.T.I.

Cognome ....

Nome .... Paternità ....

Maternità ....

Nato in .... il ....

Residente a .... (Prov. ....)

Via .... N. .... (1)

Professione e titoli ....

Dichiara che, a sensi dell'art. 8 del R. Decreto-legge 17 Novembre 1938-XVII n. 1728, non è israelita nè di razza nè di religione.

Da .... li ....

Firme { del Richiedente (2) ....
Firme { del Socio presentatore ....

1) desiderando che le pubblicazioni vengano inviate in luogo diverso dalla residenza, indicarlo qui di seguito: ....

....

2) del Padre o tutore se il richiedente è minorenne.

L'importo di L. .... è stato rimesso il .... a mezzo ....

SOCI VITALIZI ALL'ORDINE DEL GIORNO PER IL CONGUAGLIO DELLE LORO VECCHIE QUOTE

Nei numeri dal novembre 1937 al gennaio 1939 abbiamo pubblicato i nomi dei Vitalizi che a tutto settembre 1938 hanno conguagliato la quota sottoscritta al momento della loro adesione al Sodalizio con l'attuale di L. 350. Diamo nel presente fascicolo i conguagli giuntici in ottobre (fino alla lettera V), riconfermando che anche nei mesi successivi il plebiscito è proseguito intensamente.

L'integrazione ha carattere volontario. Per aderire al voto espresso da alcuni Soci, il conguaglio si può fare anche a rate, mediante versamenti non inferiori alle L. 20 ciascuno e in un periodo non superiore ad un anno. Il premio a scelta concesso per il 1939 ai Vitalizi a quota 350 – e quindi anche a quelli che hanno conguagliato o che conguagliano la vecchia quota – verrà pure assegnato a coloro che effettueranno il conguaglio a rate, subito dopo il versamento della prima rata. La speciale tessera di benemerenza sarà inviata a conguaglio completato, e contemporaneamente verrà qui pubblicato il nome dell'offerente.

La somma necessaria all'allineamento della quota è di L. 200 per i Vitalizi iscritti fino al 31 dicembre 1931; L. 150 per quelli iscritti dal 1° gennaio 1932 a tutto il 31 dicembre 1935; L. 100 per quelli iscritti dal 1° gennaio 1936 al 31 dicembre 1937. A maggior chiarimento ripeteremo una volta ancora che i Vitalizi aventi il numero di tessera fino a 1.070.010 entrarono a far parte del Sodalizio entro il 31 dicembre 1931 con L. 150; quelli dal n. 1.070.011 al n. 1.230.000, dal 1° gennaio 1932 al 31 dicembre 1935 con L. 200; quelli infine dal n. 1.230.001 in più vi entrarono fra il 1° gennaio 1936 e il 31 dicembre 1937 con L. 250.

IN OTTOBRE

Anguissola Giovanni – Milano.
Antinori march. Maria Lorenza – San Casciano V. di Pesa.
Alessio ammir. di sq. gr. uff. Alberto – Castelfranco Veneto.
Avogaro comm. Lucio – Milano.
Ardenghi Irene – Abbiategrasso.
Albertini ing. arch. Amedeo – Brescia.
Adami Roberto – Trieste.
Azzolini dr. gr. uff. Gius. – Roma.
Alborghetti Giovanni – S. Vito al Tagliamento.
Agati arch. comm. Sebastiano – Console C.T.I. – Siracusa.
Alagna dr. cav. Ezio Paolo – Console C.T.I. – S. Marinella.
Alvergna ing. cav. Carlo – Cremona.
Arnodo Giuseppe – Roma.
Agnoli cav. Luigi – Colorno.
Arlati Carlo – Genova.
Alessio Sofia – Bari.
Ambrosini Elisabetta – Udine.
Abbatantuono cap. Alfonso – Modugno.
Airoldi Giuseppe – Lecco.
Adami Sergio – Torino.
Alfano dr. Mario – Pinerolo.
Almagià Edoardo – Roma.
Alessio avv. Carmelo – Console C.T.I. – Palmi.
Achilli Angelo – Roma.
Audi don Giuseppe – Montanaro.
Amoroso Giuseppe – La Spezia.
Angelotti dr. Bruno – Cinquale.
Adinolfi S. E. dr. gr. uff. Michele – Perugia.
Antonini Ferruccio – Firenze.
Azienda Gener. Italiana Petroli – Bologna.
Abbondi Amedeo – Busto Arsizio.
Amati rag. Giovanni – Bergamo.
Ancillotti gen. comm. Guido – Viterbo.
Ambrogetti Raffaele – Roma.
Attisano Domenico – Torino.

Buzzetti prof. Dino – Ravenna.
Belvederi Libera – Lugano.
Belvederi Antonio – Lugano.
Belotti Ottavio – Milano.
Broggi cav. Pietro – Milano.
Brumana Giacomo – Como.
Bosano dr. prof. Gabriella – Genova.
Beretta rag. comm. Luigi – Milano.
Bulla Gilberto – Lugano.
Brizi dr. Corrado – Roma.
Bevilacqua Pietro – Trieste.
Bonini rag. Ottorino – Bergamo.
Bertozzi Carlo – Parma.
Bencini Francesco – Firenze.
Boldrini cav. Vincenzo – Portomaggiore.
Bertuetti Micheli dr. Matelda – Gavardo.
Bonajuto dr. ing. Gius. – Siracusa.
Bonarelli Leonardo – Gubbio.
Buri Serafino – Torino.
Beltrame Giuseppe – Genova.
Bernucci Pellegrino – Bassano del Grappa.
Bruttomesso Vasco – Marcallo con Casone.
Balboni cav. uff. Guido – Firenze.
Berti Marini Giovanni – Todi.
Bellinvia s. ten. Carmelo – Castroreale.
Biga Guido – Venezia.
Buscalferri dr. Francesco – Castel S. Pietro.
Battaglini ten. col. cav. Dandolo – Verona.
Bouvery avv. cav. Aless. – Torino.
Bucalossi prof. Arrigo – Firenze.
Buovolo Fulvio – Palermo.
Bertotto Ercole – Gattinara.
Bocca Vanda – Parona Lomellina.
Burgo ing. cav. gr. cr. Luigi – Torino.
Banco de Italia y Rio de la Plata – Milano.
Bertotto Giletti Gianna – Gattinara.
Baldassarri Marcella – Luciana.
Botti avv. rag. comm. Gius. – Roma.
Betti ing. Vittorio – Napoli-Bagnoli.
Braga Luigi – Milano.
Bertarelli Ernestina – Milano.
Boggio Pier Virgilio – Torino.
Brunazzi Mario – Parona Lomellina.
Bertoli Lidia – Cremona.
Bagnoli dr. ing. cav. uff. Ferdinando – Roma.
Bell'Uomo rag. Riccardo – Milano.
Basing Augusto – Venezia.
Bertoli don Antonio M. – Vacciago.
Bianchi dr. prof. Dante – Pavia.
Baldinozzi dr. Maria – Arezzo.
Balossi Restelli ing. Giulio – Milano.
Bigliani Giuseppe – Torino.
Bonelli Gianni – Lecco.
Bietti comm. don Luigi – Turate.
Baroncelli Virgilio – Firenze.
Breganzato dr. Gian Domenico – Venezia.
Bramo cav. Giuseppe – Gorizia.
Bernacchia S. E. mons. Oddo – Termoli.
Besana don Camillo – Milano.
Basso geom. Pietro – Camandona.
Branduzzi Duilio – Bologna.
Boselli Agostino – Milano.
Batignani ing. Idro – Montepulciano.
Borini ing. Franco – Torino.
Bertuccioli dr. comm. Romolo – Roma.
Boscarato Pietro – San Pier d'Arena.
Borghi Giovanni – Milano.
Bigatti Guglielmo – Milano.
Borsano Carlo – Biella.
Bosco geom. Silvio – Torino.
Bignami Angelo – Lodi.
Bianchi Maria Amelia – Perugia.
Braini Simeone – Cuneo.
Boretti rag. cav. Paolo – Console C.T.I. – Tremezzo.
Battaglia rag. Marco – Console C.T.I. – Bari.
Bertoncini Ranieri – Fucecchio.
Belotti Francesco – Imperia.
Bertoli Gino – Milano.
Botturi Polenghi Paolina – Milano.
Baietti ing. Carlo – Bologna.
Bellici Romolo – Camogli.
Bosio rag. cav. Luigi – Como.
Bisleti march. Giov. – Valmontone.
Balestra prof. Carmine – Palagianello.
Bruno cap. cav. Bruno – Bergamo.
Berroni cap. comm. M. C. Luigi – Torino.

Brignone rag. Carlo – Novara.
Bianchi avv. cav. gr. cr. Fausto – Modena.
Babini don Paolo – Faenza.
Battisti comm. Candido – Roma.
Bertello cap. Virginio – Camogli.
Bellino prof. Giulio – Torino.
Borroni avv. Cesare – Milano.
Bissi Domenico – Ravenna.
Baio Luigi – Seveso.
Bauchiero ing. Giuseppe – Milano.

Capozzi dr. Rodolfo – Caivano.
Cardani Antonio – Milano.
Corcione Giustino – Milano.
Canè Angelo – Bologna.
Calesella dr. Alvise – Treviso.
Calabrese dr. Costantino – Padova.
Callegari prof. Maria – Vicenza.
Carducci Alessandro – Tolfa.
Civilini don Enrico – Cusano Milanino.
Costanzi Quagli Sabatina – Viareggio.
Coppini comm. Maurilio – Roma.
Citella Vegezzi Giuseppe – Lugano.
Comune di Rubiera.
Cedrini cav. Vito – Genova.
Camisani Calzolari Ennio – Berceto.
Campa avv. cav. uff. Alberto – Cairo.
Castellarini don Beniamino – Boscato.
Cassani Franco – Roma.
Carrara cav. Celeste – Milano.
Conti Mario – Bologna.
Castagnino Riccardo – Genova.
Condina Nino – Reggio Calabria.
Capellina Anna – Roma.
Colli Giuseppe – Milano.
Calvino Arturo – Varallo Sesia.
Consigliere S. E. mons. Vittorio – Ascoli Satriano.
Conti dr. Gino – Sesto Fiorentino.
Cantagalli dr. cav. Cesare – Roma.
Castiglioni ing. Piero – Torino.
Cristini dr. Luigi – Ghisalba.
Cima Antonio – Lecco.
Canova Mario – Ponzone.
Chiaroni Orazio – Badia Polesine.
Canti rag. Mario – Saronno.
Cattani Diego – Milano.
Ceresa magg. cav. Mario – Livorno.
Campese Edoardo G. – Venezia Lido.
Catemario di Quadri ing. Guido – Padova.
Collini Giacomo – Milano.
Cantoni Mario – Brescia.
Coda Zabetta Mer geom. cav. Giuseppe – Cremona.
Canettoli Luciano – Imola.
Castelfranco Giancarlo – Bologna.
Citterio Luciano – Milano.
Coco Matilde – Napoli.
Converso Francesco – Cere.
Caramia ten. Vincenzo – Dessiè.
Campilli Carlo – Roma.
Castria ten. Guido – Pavia.
Capellini Lorenzo – Dergano.
Comelli Giuseppe – Milano.
Cicognani ten. Pellegrino – Bolzano.
Cristofolini dr. comm. Giuseppe – Trento.
Clementi nob. comm. Gio. Battista – Vicenza.
Comoni Nino – Milano.
Casiraghi Carlo – Monza.
Canavese Ariodante – Sestri.
Clerk Florence Eliza – Rapallo.
Cavadini Achille – Londra.
Comando di Artiglieria del Corpo d'Armata – Firenze.

Caggia Giuseppe – Cons. Mil. C.T.I. – Aradeo.
Cabras maresc. Mario – Vicopisano.
Cassinelli Francesco – Roma.
Cariot Emma – Milano.
Candelo nob. comm. Alfredo – Milano.
Cerrina Feroni cap. di corv. Giulio – Roma.
Caldera Carlo Augusto – Settimo Torinese.
Cattaneo comm. Achille – Varese.
Cerè Raoul – Bazzano.
Carnevali dr. prof. Roberta – Bologna.
Coen Attilio – Roma.
Colosimo dr. ing. comm. Roberto – Roma.
Clerici Ottorino – Rapallo.
Cabibi Giulio – Console C.T.I. – Persico Dosimo.
Catapano rag. cav. uff. Giuseppe – Console C.T.I. – Lucera.
Corino geom. Clemente – Milano.
Carradori cav. uff. Corrado – Prato.
Casazza rag. Icilio – Parma.
Cottini comm. Carlo – Milano.
Cereti ing. Domenico – Genova.
Corti avv. Paolo – Milano.
Cucciati Pietro – Milano.
Cerruti Guido – Biella.
Calcagno Carlo – Arenzano.
Carretto rag. Maggiorino – Torino.
Compostella Oliviero – Madonna di Campiglio.
Catena dr. rag. Raimondo – Roma.
Croce ing. cav. Benedetto – Genova.
Castellani col. cav. uff. Lodovico – Arezzo.
Chiossi ing. gr. uff. Giov. Battista – Milano.
Cappa ing. cav. Umberto – Gropello Cairoli.
Capanni on. gr. uff. Italo – Panamà.
Ciaccia prof. Salvatore – Foggia.
Cameranesi Leano – Falconara Mar.
Cottignola Francesco – Ravenna.
C. M. – Trieste – tessera n. 713.678.

D'Anna dr. Giovanni – Console C.T.I. – Striano.
Dolcetta dr. gr. uff. Bruno – Roma.
Dalla Torre dr. Giuseppe – Roma.
Dopolavoro Aziend. «Tana» – Milano.
Dall'Armi Franca – Bigolino del Piave.
Davio prof. Emma – Roma.
De Marino serg. magg. Nicola – Combolcià Dessiè.
Dini Ercole – Valentano.
Dragoni Renzo – Gallarate.
De Maria cap. Armando – Bolzano.
Ditta Chiorino Umberto – Biella.
De Lillo Antonio – Napoli.
Duodo nob. Ettore – Genova.
Dopolavoro Ferroviario – Messina.
De Leone Pandolfelli Antonio – Barletta.
Delli Colli Carmelo – Ponticino.
De Antoni dr. Felice – Torino.
Dapples ing. cav. uff. Alfredo – Genova.
Dragoni Aldo – Gallarate.
Devoti rag. Domenico – Salò.
Deciani Giovanni – Udine.
Donato Giuseppe – Roma.
Di Somma Sonnino duchessa Margherita – Circello.
D'Acampora Beniamino – Catanzaro.

Di Pierro Mauro – Pola.
De Maria cav. Paolo – Venasca.
Dalla Chiara cap. di corv. Pietro – C. N. C.T.I. – Pola.
De Ferrari march. avv. Baccio – Milano.
Di Jorio dr. Salvatore – Castiglion fiorentino.
Dusini Mario di Pio – Cles.
Di Domenico Francesco – Roma.
Dalle Ore ing. Luciano – Milano.
De Iob ing. Emanuele – Trieste.
Daniele prof. Luigi – Tripoli.
Dal Fabbro gen. comm. Cesare – Milano.
Della Gherardesca conte Walfredo – Firenze.
Del Ton dr. Ivanoe – Faenza.
De Lucia ten. Nicola – Parma.
De Galleani co. Federico – Console C.T.I. – Alassio.

Ermini Vittore – Mogliano Veneto.
Esposito ten. Francesco – Novara.
Emmer ing. comm. Emilio P. – Milano.
Emanuele ing. cav. Enrico – Roma.
Escher ing. Gotthard – Milano.

Foci Domenico – Roma.
Filacchioni Bruno – Roma.
Fiorentino Mauro – Roma.
Fraschetti prof. Cesare – Roma.
Fiorito Nicolò – S. Maria Capua V.
Franciosi dr. ing. comm. Gino – Roma.
Falzacappa col. cav. Attilio – Roma.
Fortini prof. Roberto – Firenze.
Ferrari S. E. gen. gr. uff. Cristoforo – Roma.
Fasano rag. Carlo – Torino.
Feroci dr. Virgilio – Milano.
Franchi dr. ing. cav. Emilio – Brescia
Fusi Livio – Parabiago.
Fara dr. Luigi – Novara.
Favero Attilio – Spresiano.
Forchieri A. Romolo – Buenos Aires.
Fenoglio Carlo – Morozzo.
Forni geom. Luigi – Pavia.
Fontanella Emilio – Milano.
Franconi Luigi – Milano.
Falautano Gaetani Cesare – Enna.
Ferrero di Cavallerleone sac. Carlo Alberto – Roma.
Filo Della Torre conte Vittorio – Roma
Fongoli cap. Vittorio – Trieste.
Ferrazzini ing. Piero – Genova.
Fossati Fermo – Como.
Felicioli ten. col. cav. Gino – Roma.
Fontana Alberico – Bergoro
Furlanetto rag. Carlo – Milano.
Faggiano Gaetano – Presicce.
Forti Andrea – Mosciano S. Angelo.
Fame Silvia – Varzo.
Ferretti rag. Giacomo – Roma.
Ferrario Marinoni Ada – Milano.
Faravelli Pier Luigi – Milano.
Fabbri Ugo – Milano.
Ferrero geom. Enzo – Bucarest.
Fajtilli gen. comm. Ubaldo – Roma.
Fonda Bonardi dr. Domenico – Trieste.
Fioravanti Cinci ing. dr. Enrico – Venezia.
Fontana arch. Oscar – Lugano.
Forte dr. Mario – Roma.
Fara Puggioni Bea – Bogliasco.

Ferrazzini ing. Luigi – Savona.
Friedmann Elenamaria – Modena.
Frey Emma ved. Capius – Venezia.
Fiorentino Matteo – Milano.
Figurelli avv. Vincenzo – Milano.
Fautrero cav. Ettore – Torino.

Giordano prof. Carlo – Napoli.
Gargano Ruggero – Barletta.
Giani Giuseppe Luigi – Ravenna.
Giolitti dr. comm. Giuseppe – Roma
Grisoni Carlo – Monza
Gortani Luigi A. – Scadovacca.
Gartenschlaeger Walter – Monaco.
Griffa comm. Antonio – Asti.
Ghidoni prof. Luigi – Rho.
Gristelli sr. Giuseppe – Buenos Aires.
Giannini avv. prof. Achille – Roma.
Gazzillo Pia Maria – Roma.
Gulletta dr. Salvatore – Asmara.
Grandi dr. Domenico – Lucca.
Grasso Fichera D. Mariano – Giarre.
Guttinger ing. comm. Arturo – Roma.
Galli Hilda – Bergamo.
Girotto prof. Guido – Delegato C.T.I. – Bernal F. C. S.
Genovesio Francesco – Tronzano.
Garigioli ten. col. cav. Arnaldo – Roma.
Gerletti Guido – Varese.
Gerbino Promis s. ten. geom. Leopoldo – Asmara.
Garbaccio Felino – Biella.
Gamba dr. Antonio – Ghiffa.
Giancontieri maresc. capo CC. RR. Gaetano – Castelvetrano.
Gysler Otto – Milano.
Galli dr. Carlo Maria – Varese.
Gatti Noè – Console C.T.I. – Albiate.
Giglioli dr. Renzo – Firenze.
Gysler Guido – Milano.
Gabucci Aldo – Trieste.
Gouery Jacques Joanny – Meda.
Galli Enrico – Sorgà.
Guidi dr. Ida – Signa.
Gambero Angelo B. – Rapallo.
Giussani Enrico – Seregno.
Gianferrari Paolo – Reggio Emilia.
Guzzardi Umberto – Monza.
Gennari cav. uff. Antonio – Parigi.
Gambigliani Zoccoli dr. ing. Alessandro – Modena.
Gasperini conte Fausto – Roma.
Gloria cav. Carlo – Gorizia.
Gatta comm. Luigi – Roma.
Gatti Cesare Andrea – Como.
Goffredo prof. Ignazio – Napoli.
Guglielminotti Bianco Bruno – Balma Biellese.
Gabrielli comm. Luigi – Firenze.
Gabos Anacleto – S. Paulo.
Guasco ten. col. cav. Ettore – Milano.
Giani Vito – Busto Arsizio.
Gallotti Ettore – Console C.T.I. – Silvano Pietra.
Ghigi on. prof. Alessandro – Bologna.
Gerola Luigi Tomaso – Voghera.
Galtrucco comm. Gius. – Milano.

Isacchi Ubaldo – Bergamo.
Impiombati dr. Gastone – Roma.
Istituto Naz. di Credito Edilizio – Roma.
Irace magg. cav. Francesco – Napoli.
Iorio Peretto Pietro – Lessolo.
Iannuzzi ing. dr. Francesco – Milano.
Introzzi rag. Cesare – Milano.

Jorio dr. Fedele – Venezia.

Lo Tito Vito – Saltara.
Losciale prof. Gius. – Trinitapoli.
Lo Turco Ignazio – S. Giovanni la Punta.
Longatti cav. Luigi – Como.
Lenzi Giancarlo – Bologna.
Luisoni Ferdinando – Torino.
Lazzareschi Gino – Roma.
Lippi geom. Marco – Tolmezzo.
Lanzoni Vittorio – Mercato Saraceno.
Lavatelli dr. ing. Carlo Alberto – S. Giovanni in Fiore.
Larice Ugo – Tolmezzo.
Lupi cav. Pietro – San Remo.
Loche cap. Giuseppe – Riola Sardo.
Lucchini don Oreste – Melegnano.
Largaiolli dr. cav. Dario – Povo di Trento.
Lasagna Luigi – Milano.
Lorenzini col. comm. Orlando – Castiglioncello.
Leonardi Attilio – Tiarno.
Lesna Cesare – Scopello.
Lamedica ing. cav. Michele – Torremaggiore.
Luisoni Placido – Torino.
Lodato rag. Francesco – Voghera.
Litro Carlo – Torino.
Longo s. ten. Michele – Milano.

Maberi Renato – Addis Abeba.
Melis dr. arch. Armando – Torino.
Monticciolo prof. Giov. – Alcamo.
Mussio dr. Giovanni – Milano.
Martinolli Enrico – Adria.
Maggioni prof. Anna – Mandello Lario.
Minazzi Antonio – Varese.
Mazzoleni Galbiati Marcello – Milano.
Marchetti cap. Giuseppe – Cuneo.
Marchese dr. Vincenzo – Canicatti.
Migliara sergente Paolo – Dessiè.
Martini Sergio – Piombino.
Martina Alfredo Franc. – Milano.
Modolo dr. Costante – Godega S. Urbano.
Mansuino Rodolfo – Bolzaneto.
Mazza cav. Jago – Cagliari.
Monetti Edmondo – Milano.
Montù on. gen. di divis. prof. ing. gr. cr. Carlo – Bellagio.
Mascherpa dr. Fermo – Milano.
Mosca Violon dr. Giorgino – Biella.
Marchetti rag. Alfonso – Bolzano.
Meloni Delitala nob. cav. don Pietro – Pozzomaggiore.
Menin Attilio – Sesto S. Giovanni.
Mazza Gian Antonio – Lanzo d'Intelvi.
Maggiorotti ing. gr. uff. Andrea – Roma.
Malcangi avv. comm. Andrea – Roma.
Medaglia Natalia – S. Angelo Lodigiano.
Martino Giuseppe – Vinovo.
Masnata prof. dr. gr. uff. Giovanni – Stradella.
Montalti dr. Angelo – Colleferro.
Magenta Contardo – Albese.
Marino ten. col. cav. Armando – Napoli.
Messina S. E. avv. gr. uff. Salvatore – Roma.
Manasia dr. Antonino – Console C.T.I. – Resuttano.
Moretti Pietro – Udine.
Menestrina dr. ing. cav. Ruggero – Trento.
Mariani rag. cav. Americo – Milano.
Moranzoni Carlo – Milano.
Malossi ing. Silvio – Trieste.
Mirri Sidney – Alfonsine.
Minoli Giov. – S. Margherita Lig.
Manzoni ing. Roberto – Torino.
Mammi Sergio – La Spezia.
Monico cap. di vasc. comm. Umberto – Roma.
Montini ten. di vasc. Arrigo – La Spezia.
Marino Mario – Vittorio Veneto.
Mirone dr. Gregorio – Catania.
Montini mons. G. Battista – Brescia.
Malan dr. ing. Umberto – Savona.
Morra Anselmino – Canale.
Mochetti Enrico – Roma.
Mazzarelli Ginevra – Milano.
Majnoni d'Intignano conte gen. comm. Gerolamo – Milano.
Melli Franco – Bologna.
Mariani Abramo – Milano-Musocco.
Michiardi Pierino – Carignano.
Messina avv. prof. Giuseppe – Roma.
Murgia dr. Luigi – Console C.T.I. – Guspini.
Mininni Giuseppe – Firenze.
Maggiorotti rag. comm. Giuseppe – Torino.
Mioni comm. Mario – Torino.
Meda avv. Gerolamo – Milano.
Mollica Eugenio – Trapani.
Mongiò dr. Diego – Galatina.
Museo Civico di Storia ed Arte – Trieste.
Malvezzi Campeggi march. dr. comm. Camillo – Bologna.
Mazzucchelli prof. dr. Silvio – Varese.
Menefoglio Giuseppe – Cassarate.
Marini Alberto – Torino.
Magnani Angelo Gaetano – Milano.
Miti Innocenzo – Roma.
Maresca Mario – Napoli.
Maresca Alberto – Napoli.
Morelli Mario – Genova.
Mattioli ing. arch. Amerigo – Roma.
Magrini avv. cav. uff. Cesare – Venezia.
Marcora cav. Carlo – Busto Arsizio.

Nastri Pagliara Lucia – Torino.
Nottoli rag. Guido – Torino.
Nessi Paolo – Como.
Nicolello ing. Giovanni – Milano.
Nicolini col. cav. Michelangelo – Teramo.
Negrotto Cambiaso Giustiniani marchesa Matilde – Genova.
Natale Eligio A. – Forenza.
Nacci Filiberto – Genova.
Nesti Enzo – Milano.
Norcini Dino – La Spezia.
Negri Tino – Cavriago.

Onelli dr. rag. Roberto – Roma.
Orlandi dr. Agostino – Varenna.
Orefice dr. Alberto – Milano.
Ossola Carlo – Ranco.
Olivero rag. Giov. Batt. – Dronero.
Opiglia Orazio – Trieste.
Odevaine comm. Claudio – Roma.
Orsi dr. comm. Osvaldo – S. Michele Adige.
Orano on. prof. Paolo – Firenze.

Pilolli s. ten. Domenico – Pavia.
Pellegrinotti dr. Piero – Venezia-Lido.
Passatore ten. Andrea – Racconigi.
Pastorello Attilio – Livorno.
Perrelli gen. comm. Mario – Torre Pellice.
Puppat Emilio – Isola del Liri.
Podestà Cesare – Genova.
Palmieri Vincenzo – Roma.
Parigi dr. Cesare – Torino.
Posi ing. dr. Francesco – Roma.
Pareto Spinola march. dr. Gian Benedetto – Genova.
Pietrasanta rag. cav. Franco Giacomo – Milano.
Paoli Puccetti geom. Luigi – Lucca.
Perozzo P. Ernesto – Vicenza.
Poggi Giulio – Bologna.
Pasquali Luigi – Pavia.
Prandini Luigi – Sarezzo V. T.
Piacitelli Pico – Roma.
Pietrobelli Ignazio – Firenze.
Panigada Luigi – Milano.
Parodi Aristide – Genova.
Pierallini cap. cav. Piero – Firenze.
Pagani Bruna – Renate Veduggio.
Pianta rag. Giovanni – Montiglio Monferrato.
Perosino dr. Giacinto – Milano.
Pechenino don Domenico – Torino.
Pisati Arturo – Milano.
Paroli comm. Lodovico – Milano.
Pozzo Carla – Torino.
Passuello Giocondo – Montebelluna.
Pizzicane Piero – Milano.
Posani Ugo – La Spezia.
Picca dott. Guido – Asmara.
Piva Giuseppe – Addis Abeba.
Poli sr. rag. Giulio – Buenos Aires.
Pedraglio Camillo – Como.
Pulici Carlo – Terzuolo di Robbiate.
Pavolini prof. Angiolo – Firenze.
Pesticcio Maria – Eboli.
Pizzocchero ing. Pietro – Milano.
Picciafuoco dr. ing. Probo – Sesto S. Giovanni.
Puppo dr. Francesco – Genova.
Pavone avv. Amleto – Roma.
Pensotti dr. ing. Franco – Legnano.
Pensotti dr. ing. Carlomaria – Legnano.
Prokopowski ing. cav. gr. cr. Rodolfo – Roma.
Pasini Antonio – Parma.
Peterlongo cent. dr. Mario – Macerata.
Piccolotto Aldo – Kosseir.
Previ Rinaldo – San Pier d'Arena.
Pietravalle magg. cav. Nicola – Addis Abeba.
Perone Eugenio – Milano.
Perazzo rag. cav. Luigi – Bologna.
Pecori Giraldi cap. di freg. Corso – Roma.
Ponno dr. comm. Domenico – Roma.
Paolini rag. cav. Gius. N. – Milano.
Pavolini Luca – Roma.
Pasta Edmondo – Genova.
Ponzio gen. comm. Luigi Camillo – Console C.T.I. – Falcone.
Pinardi Adele – Milano.
Pascucci dr. Gregorio – Perugia.
Pedone dr. Euclide – Console C.T.I. – Salve.
Pavanato ing. Antonio – Padova.
Prochet cav. M. Mario – Roma.
Perotti rag. Francesco – Brescia.
Pontali Arnaldo – La Spezia.
Parente col. cav. Ferruccio – Monfalcone.
Patronato Scolastico di Megliadino S. Fidenzio.
Pallaroni dr. ing. Pietro – Genova.
Paramucchi rag. gr. uff. Luigi – Migliaro.

Radice Ezio – Mezzana Mortigliengo.
Razeti Alcibiade – Genova.
Rubino on. sen. gr. uff. Edoardo – Torino.
R. Università - Biblioteca della Facoltà di Agraria – Milano.
R. Convitto Nazionale «Maria Luigia» – Parma.
Rossi gr. uff. Carlo – Vicenza.
R. Istituto Magistrale «Littoria» – Genova.
Randisi dr. ing. Biagio – Bengasi.
Reffi dr. ing. cav. Clemente – Torino.
Raimondi rag. Lamberto – Bologna.
Romice Luigi – Venezia.
Rattalino Domenico – Fossano.
Rossi dr. Guido – Roma.
Ricchi avv. Achille – Milano.
Rossi S. E. mons. Carlo – Biella.
Ricciardi Mario – La Spezia.
Rabitti dr. Pietro – Treviso.
Russo rag. Antonio – Napoli.
Rizzo prof. dr. Cristoforo – Messina.
Rubartelli cap. di vasc. Luigi – Genova.
Rossi Giovanni – Milano.
Ruggini Oreste – Milano.
Riggio Luciano – Shanghai.
Rotellini dr. Anna – Siena.
Rosano Vito – Napoli.
Ripanti maresc. magg. Giovanni – Mondolfo.
R. Ospizio Vittorio Emanuele II – Giovinazzo.
Rizzini dr. Ottorino – Gallarate.
Restellini ing. Giov. Battista – Intra.
R. Liceo «Cesare Beccaria» – Milano.
Rusconi Giacomo – Legnano.
Rizzo Bottari Antonino – Giampilieri.
Redaelli dr. Daniele – Milano.
Repossi Emilio – Bologna.
Rettore R. Istituto Sordomuti – Genova.
Ratti Ezio – Piacenza.
Rabagli cav. Leopoldo – Console C.T.I. – Volterra.
Rossano dr. Augusto T. – New York.
Rottoli avv. Amilcare – Siena.
Rabbia Bruno – Torino.

Sillingardi Rodolfo – Milano.
Sordelli Natale – Varese.
Spechel col. Gino A. – Danzica.
Savini dr. ing. Giorgio – Forlì.
Serafini dr. ing. Vittorio – Treviso.
Stradella Giovanni – Torino.
Sammartini Franc. – Busto Arsizio.
Scotti Felice – Cantù.
Società del Casino – Alessandria.
Sola Remmert Mercedes – Torino.
Soc. Traz. Elettr. Comense A. Volta – Como.
Santini S. E. gen. cav. gr. cr. Ruggero – Roma.
Soc. Ital. Industria Zuccheri – Genova.
Segù ing. Luigi – Torino.
Sassi 1 cap. cav. Michele – Foggia.
Selby gen. comm. Gualtiero – Roma.
Salomone dr. Luigi – Genova.
Scotti Mario – Milano.
Segnan Gabino Maria – Fiume.
Sciagata Gianmauro – Villadossola.
Scarpa Giovanni – Venezia.
Scognamiglio dr. Manlio – Resina.
Schwarz prof. dr. comm. Rodolfo – Vicenza.
Spertino sac. Pietro – Pontinvrea.
Siciliano ten. Filippo – Mirabella Imbaccari.
Serra magg. cav. Alfredo – Napoli.
Senisi sac. prof. cav. Michele – Trieste.
Soldani ten. Renzo – Console Mil. C.T.I. – Tortona.
Stefanutti dr. cap. Edoardo – Calavorno.
Scalmana don Ferruccio – Bagnolo Mella.
Salomone dr. Mario – Roma.
Scarante geom. Giulio – Addis Abeba.
Scaccia Scarafoni prof. Arduino – Veroli.
Scarsella Giuseppe – Chiavari.
Sacconaghi Alessandro – Gallarate.
Schuh dr. Friedrich – Forte dei Marmi.
Serra Emilio – Quinto al Mare.
Saviotti Gianrico – Milano.
Saccenti ing. Ottorino – Carpi.
Schwarz Giuseppe Ugo – Milano.
Sinelli Ferdinando – Cingia de Botti.
Salerno ten. Antonino – Debivar.
Scialpi avv. Federico – Taranto.
Sequi nob. dr. Giuseppe – Cagliari.
Stazi cav. Nazareno – Roma.
Sticotti cav. uff. prof. Piero – Trieste.
Saltarelli don Angelo – Volterra.
Spazzali ing. Giuseppe – Milano.
Sola sr. ing. Abele – Buenos Aires.
Stratta Giandomenico – Torino.

Testolini dr. Adelchi – Venezia.
Turati rag. comm. Silvio – Torino.
Turriani dott. Bartolomeo – Pieve Fosciana.
Tosatti dr. Adelfo – Mirandola.
Trivellato Torquato – Bagnoli di Sopra.
Tedeschi cap. Ernesto – Napoli.
Tarantini cav. Pietro – Console C.T.I. – Novoli.
Tallero ing. comm. Ugo – Milano.
Tomassi dr. Umberto – Roma.
Tucci dr. comm. Alberto – Roma.
Teglio Roberto – Genova.
Testa gen. gr. uff. Umberto – Trieste.
Tavoletti cav. Guido – Roma.
Traversi Enzo – Roma.
Terrizzani avv. cav. gr. cr. Francesco – Genova.
Testa Franco – Gallarate.
Tominetti Ambrogio – Milano.
Toschi Arnaldo – Bologna.
Tracuzzi dr. Giuseppe – Siracusa.
Trabattoni don Angelo – Milano.

Ubertalli Giovanni – Castagnea.
Ugazio Cornelia – Galliate.
Urbani Guglielmo – Magione.

Vernetti Blina Luigi – Como.
Villa cap. Carmine – Roma.
Villa Giovanni – Milano.
Venturini Gianni – Massalombarda.
Vesco magg. cav. Bernardo – Console C.T.I. – Lessolo.
Veronelli Umberto – Milano.

(*Continua*)

O CANDELE
O LAMPADINE
TOTALE

ISPEZIONE DELLA VETTURA: √ In ordine — X Non in ordine

Livello motore
Gioco guida
Batteria
Lampadine
Tergicristallo
Radiatore
Cinghia ventilatore
Pompa d'acqua

Guarnizioni tubi
Perdite d'olio
Filtro d'olio
Livello olio freni
Serramenti
Giunti trasmissioni
Cavi o tubazioni freni
Gioco ruote

Tiranti sterzo
Livello cambio e differ.
Balestre
Ingrassatori
Ammortizzatori
Sospensioni

Richiamiamo la vostra attenzione su Batteria - quasi scarica
x filtro olio - occorre cambiare la cartuccia
x la terza foglia della balestra posteriore è inclinata

Verificato ed ispezionato da G. Armandi

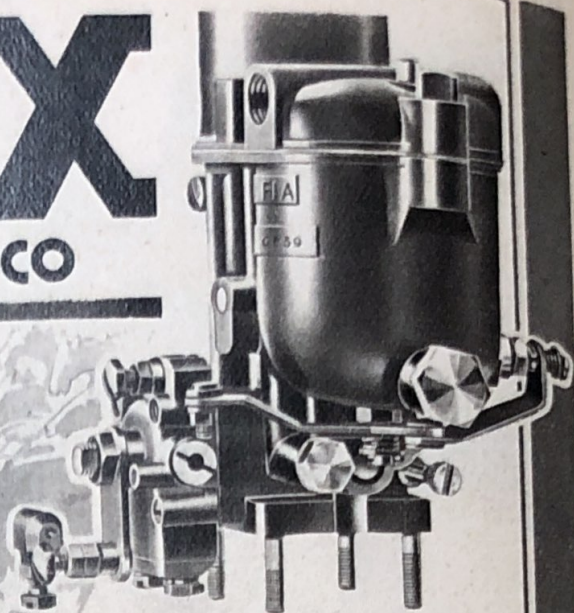
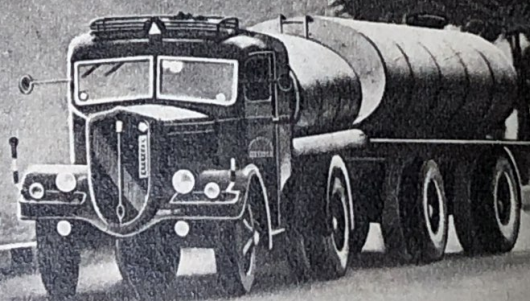
GRATIS!

IL SERVIZIO MOBILOIL:
N. 5 - *L'ispezione della vettura*

Durante il Servizio Mobiloil viene compiuta una completa ispezione della vettura. Le eventuali irregolarità vi vengono segnalate affinchè possiate provvedere in tempo, prima che le stesse possano dar luogo a grossi guai.

Il Servizio Mobiloil non si ferma alla lubrificazione: comprende anche l'ispezione della vettura per la sua messa a punto. Voi pagate solo la lubrificazione: l'ispezione è gratuita.

VACUUM OIL COMPANY, S. A. I.

SERVIZIO RAZIONALE
Mobiloil

AUTOMOBILISMO

Le agevolazioni fiscali a favore dell'automobilismo

È stato pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* (fascicolo n. 229 del 31 dicembre 1938-XVII) il R. decreto-legge 24 novembre 1938-XVII, n. 1937, che abolisce la tassa di circolazione sulle autovetture per trasporto di persone. Secondo questo decreto, è abolita la tassa di circolazione sulle automobili, sui motocicli, sulle motocarrozzette, sugli autoscafi, per trasporto di persone ad uso privato, per servizio di piazza e di noleggio, per servizio pubblico su linee regolari non postali e per servizio di alberghi e di istituti. La circolazione di questi automezzi è soggetta a un diritto fisso erariale di statistica, nella misura di L. 20 per le automobili e gli autoscafi e di L. 5 per i motocicli e per le motocarrozzette. È fatta eccezione per gli automezzi esenti dalla tassa di circolazione, secondo le norme precedentemente in vigore. Il diritto di statistica è dovuto per ogni anno solare, qualunque sia il mese in cui l'autoveicolo entra in circolazione: ad esso sono soggetti anche gli autoveicoli nuovi di fabbrica.

Agli autoveicoli temporaneamente importati dall'estero è concesso, analogamente alla facilitazione già in vigore, secondo la quale essi erano esenti dal pagamento dalla tassa di circolazione per un periodo di 90 giorni di permanenza nel Regno, di circolare, in esenzione dal diritto fisso di statistica, per un periodo di 90 giorni da quello dell'entrata nel Regno.

Il pagamento del diritto di statistica deve essere effettuato, prima che l'autoveicolo entri in circolazione, presso gli Uffici del R.A.C.I., i quali, in segno di ricevuta, rilasciano un apposito disco-contrassegno, che il contribuente applicherà sulla parte anteriore dell'autoveicolo.

Una pena pecuniaria, nella misura da L. 100 a L. 600, è comminata a chi circoli senza avere effettuato il pagamento del diritto fisso di statistica.

Lo stesso Decreto abolisce la tassa di circolazione sui velocipedi, macchine ed apparecchi ad essi assimilabili. Per queste categorie di veicoli nessun diritto di statistica è dovuto.

Il medesimo fascicolo della *Gazzetta Ufficiale* pubblica anche il R. decr.-legge 24 novembre 1938-XVII, n. 1936, contenente modificazioni al regime tributario per l'automobilismo industriale: ne diamo un esteso cenno nella nostra consorella *Le Strade*. Qui crediamo opportuno rilevare, giacché la disposizione presenta notevole interesse per il turismo, che in base a tale decreto-legge i rimorchi di autoveicoli destinati ad abitazione, quelli da campeggio e simili dovranno pagare dal 1939 una tassa unica annuale di circolazione stabilita nella misura fissa di L. 200.

È doveroso rinnovare l'espressione di plauso, a nome di quanti hanno a cuore le sorti dell'automobilismo nazionale, per gli illuminati provvedimenti che in realtà segnano, come autorevolmente notava il comunicato del Consiglio dei Ministri del 7 novembre, un nuovo orientamento della politica economica del Governo fascista verso la motorizzazione del Paese. Rilevato poi come il diritto di statistica, ora istituito, risponda ad una innegabile necessità, in quanto è indispensabile che la statistica della circolazione degli autoveicoli sia periodicamente aggiornata, riteniamo doveroso avanzare una proposta e porre alcuni quesiti, nella fiducia che le norme integrative ed esecutive, la cui emanazione è prevista dal decreto legge del 24 novembre, diano gli sperati chiarimenti.

Innanzi tutto la proposta. Il decreto stabilisce che il pagamento del diritto di statistica sia effettuato presso gli uffici del Reale Automobile Club d'Italia, che esistono – come tutti sappiamo – in ogni capoluogo di provincia ed in pochi altri centri. Si può considerare sufficiente un simile decentramento? In altre parole, tiene esso abbastanza conto delle legittime esigenze dei contribuenti?

Delle 94 provincie in cui è diviso il territorio metropolitano, molte hanno un'estensione notevolissima, e non è raro il caso (basta sfogliare il nostro *Annuario Generale* per convincersene) di borgate, anche notevolmente importanti, situate a 90, 100

chilometri ed oltre dal capoluogo. È proprio necessario obbligare gli automobilisti di questi paesi ad affrontare le spese e il disagio di uno spostamento che, fra andata e ritorno, può superare i 200 km., allo scopo di adempiere a un dovere importante sì, per se stesso, ma che, sotto l'aspetto finanziario, si riduce ad un versamento di 20 lire o anche soltanto di 5? Non si potrebbe, ad esempio, autorizzare gli uffici postali a fungere, per questo speciale servizio, da rappresentanti del R.A.C.I.?

E veniamo ai quesiti. Si è già detto che, per quanto riguarda il trattamento degli autoveicoli in temporanea importazione dall'estero, esso è analogo a quello precedentemente in vigore: esenzione, cioè, dal diritto di statistica per un periodo di 90 giorni da quello dell'entrata dell'autoveicolo nel Regno; obbligo, dopo questo termine, di pagare il diritto stesso.

Ora, la discordanza fra le due formule (quella usata nel R. decr.-legge 3 gennaio 1926 n. 44 e quella odierna) fa nascere un dubbio. Quella del 1926 diceva: «La franchigia da tassa decorre dal giorno della temporanea importazione e viene computata tenendo conto, entro i limiti di un anno, della somma degli effettivi periodi di soggiorno nel Regno», somma che doveva corrispondere appunto al periodo complessivo di 90 giorni. La formula odierna si limita a parlare di un periodo di 90 giorni da quello dell'entrata dell'autovecicolo nel Regno.

Ora, è da chiedersi se il periodo di 90 giorni dovrà essere di permanenza continuata o se, invece, come per il passato, l'automobilista straniero avrà l'obbligo del pagamento del diritto di statistica al termine di più soggiorni di minore durata, ma formanti complessivamente un periodo di 90 giorni.

Sempre per gli autoveicoli stranieri in temporanea importazione esisteva finora una disposizione in base alla quale quelli soggiornanti oltre i 90 giorni avevano facoltà di pagare la tassa di circolazione all'uscita dal Regno mediante versamento agli uffici doganali. Di questa facilitazione ora non si parla più. Pur tuttavia essa era di una indiscutibile opportunità, ed è perciò da sperare che le norme integrative la rimettano in vigore.

Un ultimo rilievo, infine, suggerito dalla lettura dell'altro decreto-legge, quello sul regime tributario per l'automobilismo industriale. Come abbiamo detto, vi si parla anche dei rimorchi da campeggio, che sono sottoposti alla tassa di L. 200. Nulla da eccepire se si tratta dei cosiddetti carri-carovana; ma i carrelli a due ruote, adibiti esclusivamente al trasporto di bagagli, di attrezzi e simili, che l'art. 62 del Codice della Strada considera parte integrante dell'autoveicolo, sono compresi, quando appunto servano a trasportare gli attrezzi da campeggio, nella categoria dei «rimorchi da campeggio»? Noi crediamo di no, ché altrimenti si verrebbe a contraddire proprio l'art. 62 del Codice della Strada. Comunque, anche su questo punto una circolare interpretativa del Ministero delle Finanze sarebbe quanto mai opportuna. Tanto meglio se essa chiarisse anche il trattamento da applicare ai rimorchi delle autovetture in temporanea importazione. Le 200 lire di tassa dovranno essere pagate all'atto dell'entrata nel Regno? O è prevista anche qui una esenzione per un soggiorno di 90 giorni? E trascorso questo periodo, la tassa non potrà essere frazionata in ragione di tanti dodicesimi, quanti saranno i mesi di permanenza, oltre i primi tre?

Ci auguriamo che a Roma, dove non si dimentica certo che ogni agevolazione è fatta per dare incremento all'afflusso delle correnti turistiche straniere nel nostro Paese, si voglia provvedere nel senso da noi auspicato.

CONOSCETE QUESTO PERCHÉ?

Veramente i «perché» ai quali il curioso di questo mese – l'abbonato A. R. di Bari – ci invita a rispondere, sono parecchi: tutti, però, riguardano diversi aspetti di un solo problema, o quanto meno hanno in comune l'oggetto principale, prestandosi così ad una delle consuete nostre chiacchierate comprensive di un intero argomento di pratica automobilistica spicciola.

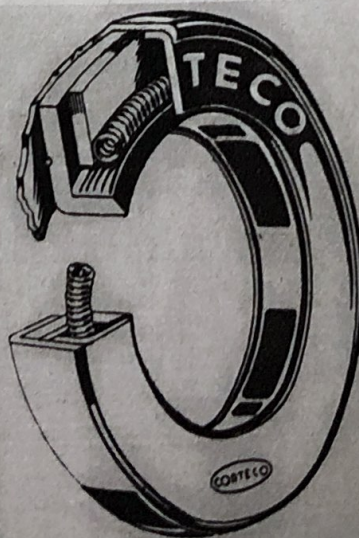
Perché – domanda il sig. A. R. – *le gomme posteriori si bucano e scoppiano più facilmente delle anteriori? Forse perché sono generalmente più gonfie? E perché si consumano più rapidamente, mentre è risaputo che la gomma più gonfia dura di più? Perché le ruote basse vanno soggette a bucature meno frequenti di quelle di maggior diametro? Perché non si adottano ruote antipneumatiche, di cui alcuni esemplari costituiscono indubbiamente invenzioni geniali e pratiche? Perché alcune macchine anche di gran pregio sono fornite di una sola ruota di scorta?*

Evidentemente il nostro abbonato ci ha scritto sotto l'impressione di una spiacevole esperienza personale, che ha dato a tutte le sue opinioni sulle gomme un notevole grado di scetticismo, e gli ha fatto smarrire la necessaria serenità, tanto da porre a fondamento delle sue domande alcuni assiomi di fatto, ch'egli mostra di ritenere indiscutibili, e sono invece tutt'altro che tali.

A costo di togliere alla nostra risposta, col carattere della sorpresa, l'unico pregio che per avventura potesse avere, premettiamo che non seguiremo il lettore sul terreno critico contro le gomme pneumatiche, di cui diremo tutto il bene possibile.

E per dirne ogni bene basterà, invertendo l'ordine delle domande, escludere risolutamente dal

novero delle cose possibili le ruote anti-pneumatiche. L'affermazione che alcuni esemplari di tali ruote corrispondano ad invenzioni geniali e pratiche contrasta totalmente con la realtà storica... Non si è mai avuto un tipo di ruota elastica che desse così poche noie ed offrisse un così elevato grado di sicurezza come una buona gomma moderna. Ciò per svalutare senz'altro l'ipotetico attivo attribuito da tanti illusi a siffatte invenzioni; ché il passivo è notorio e formidabile, sia in fatto di complicazione, vale a dire di fragilità, come di scarsa efficienza nell'assorbimento dell'ostacolo e nell'ammortizzamento dell'urto e delle trepidazioni; così in fatto di peso (che si riflette a sua volta anche sull'ulteriore peggioramento del *comfort* di viaggio, per l'aumento delle masse non sospese) come sotto il punto di vista economico, disastrosamente negativo per l'elevato costo di tutti questi aggeggi. Essi sono, dunque, condannati sia dalla teoria che dalla pratica: nessun compromesso di molle, di spugne, di tamponi ad aria libera, di armature metalliche, di cerchi deformabili o di razze elastiche darà mai la dolcezza, gradualità, automaticità ed efficacia di sospensione assicurati dalla semplicissima gomma pneumatica. Se i tentativi di sostituire questa ultima potevano essere giustificati quando la sua durata era mediocre, e gli scoppi spontanei e frequenti, e le numerose bucature erano facilitate dal cattivo stato delle strade e dall'abbondante circolazione animale seminatrice di chiodi, oggi che è normale compiere 25, 30 o 35 mila chilometri con un treno di gomme che costa, in lire attuali, pochissimo più che in lire-oro d'anteguerra; oggi che si ignora praticamente il pericolo dello scoppio, con la sola avvertenza di non consumare le gomme sino alle tele; oggi che a molti capita di circolare tutto un anno senza bucare, sarebbe assurdo e ridicolo seguitare a considerare il pneumatico come un nemico, anziché il più fedele e prezioso collaboratore dell'automobile.

Ciò premesso, veniamo alle altre specifiche domande del sig. A. R. Le gomme posteriori si bucano, in effetti, se non più facilmente, certo meno difficilmente delle anteriori, che pure percorrono in precedenza la stessa traiettoria, e logicamente dovrebbero fare da battistrada, raccogliendo i chiodi e le altre insidie suscettibili di attentare all'integrità di una gomma. Ma la ragione di questo paradosso logico non sta nella curiosa spiegazione del nostro interrogante, secondo cui le gomme posteriori sarebbero più gonfie: spiegazione doppiamente infondata, anzitutto perché sulle macchine moderne ha cessato di valere la regola della differente pressione di gonfiaggio, dato anzi che l'avantreno, almeno a vettura vuota, è generalmente più carico del ponte posteriore, ma anche perché è proprio la gomma più molle quella che ha più probabilità d'incontrar dei chiodi. A spiegare il fenomeno concorrono, invece, due cause: la ruota anteriore, passando sul chiodo disposto con la capocchia in avanti, lo alza ma non può esserne trafitta, perché in questo stesso momento se ne allontana, mentre la posteriore lo trova in posizione di punta, e passandogli sopra si fa trafiggere come il re Saul. In secondo luogo, la coppia motrice, applicata esclusivamente alle ruote posteriori, determina una certa deformazione del pneumatico, che viene, per così dire, stirato tra terreno e cerchio, e poi immediatamente

compresso appena è girato di posizione; questa periodica deformazione di tutti i suoi punti facilita la presa dell'oggetto tagliente o pungente nella prima fase, e la sua ritenzione nella seconda, nonché il suo successivo potere penetrante nei giri successivi; favorito, questo, anche dal fatto che la reazione alla coppia motrice determina, specialmente nelle riprese, una maggior aderenza, vale a dire una maggior pressione specifica della ruota contro il terreno.

Questa stessa osservazione risponderebbe alla terza domanda del nostro lettore, circa la maggiore e più rapida usura delle gomme posteriori: il tormento della coppia motrice, con la continua deformazione ora descritta, logicamente dovrebbe apportare tale effetto, dato che, come si è visto, è inesatto che la gomma posteriore viaggi normalmente più turgida per maggior pressione di gonfiamento, trovando in quest'ultima un elemento preservatore dall'usura.

Tuttavia – e perciò abbiamo usata la forma condizionale – è l'osservazione di fatto quella che, sulle macchine moderne, si rivela inesatta: nessuna delle recenti vetture a ruote indipendenti, infatti, consuma le gomme motrici sensibilmente più di quelle direttrici: in qualche caso si ha la parità, in alcuni pochi si verifica addirittura il fenomeno inverso, che (sia detto a tranquillità dei molti automobilisti che hanno fatto tale osservazione su un diffusissimo tipo di vettura italiana) non ha nulla di anormale né di preoccupante.

Un tempo era normale consumare due treni posteriori contemporaneamente ad uno anteriore, o passare davanti le gomme posteriori scartate. Le limitate velocità di allora in confronto alle odierne dimostrano senz'altro che all'entità della coppia motrice non risale che una limitata responsabilità nell'usura delle gomme, e che il fenomeno si verificava in ragione della molto maggior percentuale di peso insistente allora sul treno posteriore, e delle diverse caratteristiche del treno anteriore ad assale classico.

La tecnica moderna ha scaricato le gomme motrici aumentandone la durata; mentre, coi nuovi valori dati agli angoli caratteristici di sterza, ha ridotto la durata dei pneumatici anteriori. Angoli di sterza variati sia in quanto riguarda la campanatura (consumo del bordo esterno), come la convergenza (consumo dei bordi interni), come l'inclinazione longitudinale dell'asse di pilotaggio (strisciamento in curva): queste varianti sono il logico complemento delle ruote anteriori indipendenti, ed hanno apportato a talune moderne vetture quella meravigliosa facilità, sicurezza e istintività di guida, che vale infinitamente più che qualche centinaio di km. di maggior percorso per le gomme.

Concludendo, le usure dei due treni di pneumatici sono oggi sensibilmente equilibrate: certo, sarebbe errato continuare a girare gli scarti del posteriore sull'anteriore, dove giungerebbero sulla tela altrettanto rapidamente e con ben più pericolose conseguenze in caso di scoppio.

Una successiva curiosa osservazione del sig. A. R. ci richiama sul tema delle bucature. Come avrà potuto il nostro lettore condurre la statistica sui grandi chilometraggi, implicita nel rilievo della minor tendenza a bucare propria delle moderne ruote di diametro ridotto, in confronto alle altissime ruote di un tempo, in funzione di questa differenza di diametro? Se il rilievo è esatto in linea di fatto; se cioè – a parità di ogni altra condizione – la ruota bassa può effettivamente attraversare incolume un campo di chiodi, micidiali per la ruota alta (esperienza che non ci risulta ancora fatta), la spiegazione non potrebbe consistere che nel diverso valore della forza centrifuga alla periferia della gomma. A pari velocità di traslazione del veicolo, la ruota più bassa possiede una maggior velocità angolare: la forza centrifuga alla sua periferia è maggiore, e il chiodo ha maggior probabilità di essere lanciato per la tangente prima che la ruota abbia ultimato il primo giro e ritrovato nel terreno il martello che pianterà definitivamente nel copertone il corpo estraneo.

Un ultimo rilievo, che forse ha, negli intenti dell'autore, un sapore polemico. Perché una sola ruota di scorta anche su certe macchine di pregio? È evidente l'allusione alla vettura di gran lusso, ultimogenita dell'industria italiana, a proposito della quale sarebbe ridicolo invocare considerazioni di ordine economico. Rispondiamo che lo scrivente è sempre stato, personalmente, un fautore della ruota di scorta unica, non solo per ragioni d'ingombro e di peso morto, malamente conciliabili con le code aerodinamiche, ma perché (ecco un ultimo paradosso) la ruota unica è proprio un coefficiente di sicurezza, in quanto obbliga a viaggiare con le gomme in ordine, senza fare troppo affidamento sul ricambio, considerando questo un mezzo eccezionalissimo di fortuna per raggiungere la tappa. Molto meglio cinque gomme buone, che sei scadenti! Ciò è anche più economico. Due ruote finiscono col seccare e col deperire, anche se sottratte al sole e alla pioggia,

senza venir utilizzate; vincolano al rifornimento parziale, e cioè a mantenere per tutta la vita della vettura lo stesso tipo di gomme, mentre i progressi della tecnica e della moda in materia sono incessanti; e pesano sul portafoglio dell'utente assai più che il coraggioso contemporaneo ricambio delle quattro gomme in attività di servizio, conservando per la scorta la meno consunta del tipo vecchio. Ripetiamo: una vettura sempre calzata di fresco è la prima ricetta dell'automobilismo felice.

CRISTOFORO

Riunione della Commissione Interministeriale per gli Autogassogeni.

Recentemente si è riunita presso il Ministero delle Comunicazioni la Commissione Interministeriale per gli Autogassogeni, nella quale il nostro Sodalizio è pure rappresentato.

Fu dato parere favorevole alla concessione dei premi di acquisto per n. 19 autobus nuovi a gassogeno, appartenenti a tre imprese automobilistiche.

Vennero poi esaminate ed accolte le domande di rimborso delle spese di trasformazione per il funzionamento a gassogeno di n. 113 autobus appartenenti a 62 ditte.

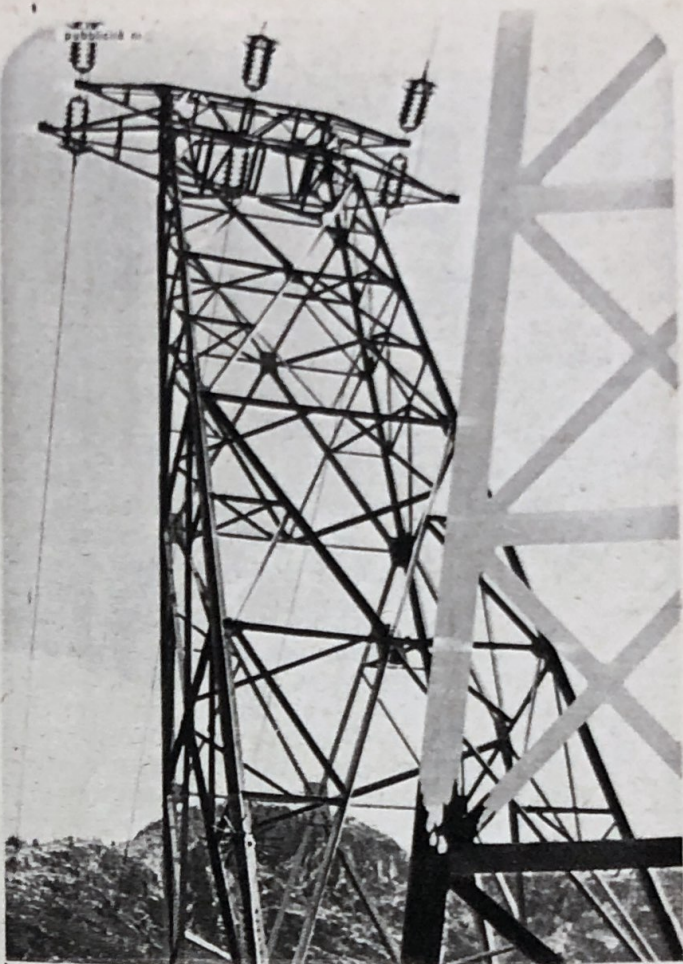
Fu infine espresso il voto che l'organizzazione dei servizi di approvvigionamento della legna e del carbone possa presto consentire di estendere anche agli utenti di autocarri a gassogeno i benefici già concessi dalla legge per i trasporti pubblici di persone.

Il «massimale» assicurato e gli interessi.

Una sentenza straniera in materia di garanzia assicurativa afferma una massima di notevole importanza, che può avere ripercussione sui rapporti di assicurazione automobilistica anche in altre nazioni.

Come è noto, il cosiddetto «massimale» delle assicurazioni di responsabilità civile rappresenta, per clausola di polizza e per consuetudine, l'esborso massimo cui la Compagnia potrà, comunque, trovarsi esposta per un sinistro di cui debba civilmente rispondere il proprio assicurato. In tale cifra sono incluse le spese di assistenza legale, penale e civile, prestata all'assicurato; le cosiddette spese d'istruttoria interna, quando ne sia il caso, e gli interessi sulla somma capitale aggiudicata al sinistro. In altri termini, il danneggiato non può ricevere dalla Compagnia una cifra che, sommata alle voci suddette, elevi il totale sopra il massimale.

La Corte d'Appello di Gand (in una sentenza pubblicata dalla *Revue des Assurances Terrestres*, 35, 914) ha deciso che, se il patto riguardante l'inclusione delle spese legali a scalo del massimale è valido, e può aversi anche per sottinteso secondo la consuetudine, altrettanto non può dirsi per gli interessi sulla somma capitale dovuta al sinistrato. Il diritto di quest'ultimo matura al momento del sinistro: e se l'importo del danno, ad esempio, raggiunge il massimale, non vi è dubbio che la Compagnia che lo liquidasse immediatamente dovrebbe versare l'intero massimale, senza diritto a decurtazioni. Dell'indugio non può essa lucrare, trattenendo gli interessi di una somma che virtualmente non è più sua: i frutti maturati durante le more giudiziarie devono, dunque, esser versati al percipiente, anche se ciò va in supero del massimale.

La risoluzione è logica e suggestiva: tuttavia, discutibile in diritto, specialmente nelle consuetudini giudiziarie italiane, dove si distingue tra interessi

compensativi e interessi di mora, e dove l'automobilista può trovarsi esposto a completare di tasca propria la somma spettante al sinistrato. Attenzione, dunque, alle clausole di polizza e a non lesinare nella stipulazione del massimale.

Nuove vetture da Gran Premio.

Nello sparuto campo della specialissima produzione da corsa rispondente alla formula dei Grandi Premi automobilistici internazionali si annunciano due novità di un certo interesse.

Una viene dalla Germania, i cui delegati all'ultima riunione della Commissione Sportiva Internazionale hanno insistito per far ammettere nella «formula» – a pari cilindrata coi motori a 4 tempi – anche quelli a due tempi. La Commissione ha deciso in senso affermativo: ed ora negli ambienti sportivi germanici corre insistente la voce che le pressioni tedesche per la modifica regolamentare siano in relazione all'allestimento, da parte di una casa famosa nel campo dei motori a due tempi, di una rivoluzionaria vettura con motore di tale tipo, di 4500 cmc., senza compressore, con trazione anteriore, quattro ruote indipendenti, carrozzeria monoposto chiusa con timone verticale di deriva: vettura che scenderebbe in gara nella seconda metà dell'imminente stagione sportiva. Secondo qualche indiscrezione, pare che il motore già sia stato costruito e sperimentato, e che la sua potenza si aggiri attorno al formidabile valore di 500 cavalli.

Contemporaneamente si annuncia dagli Stati Uniti che la Casa americana *Miller*, specialista in costruzioni sportive, ha già in collaudo una nuova tre litri compressore, con motore a 6 cilindri in tre coppie di V inclinati di 45°, montato posteriormente, ma trasmettente alle quattro ruote, tutte con sospensione indipendente: prodotto, dunque, di schietta avanguardia. Tale vettura parteciperebbe, coi migliori piloti americani, a tutti i principali Grandi Premi europei. È superfluo soggiungere che *Alfa Romeo*, *Maserati*, *Mercedes* e *Auto Union* sono pronte a raccogliere sportivamente il guanto d'oltre Atlantico.

Per il primato mondiale assoluto.

Come prevedevamo mesi or sono dando notizie delle vertiginose vicissitudini del primato mondiale assoluto di velocità su strada, disputato tra Cobb ed Eyston, e rimasto a quest'ultimo con la media di 576 km.-ora, un terzo contendente sta per intromettersi nel duello dei due giganti, pronto a scendere in lizza all'apparire della primavera. È il noto pilota aviatore e automobilista americano Jenkins, che sta ultimando la costruzione di una vettura a quattro ruote motrici (tendenza battuta da Cobb) con due motori d'aviazione Curtiss a 12 cilindri ciascuno, sviluppanti complessivamente circa 2800 cavalli.

Il grado di ottano.

In parecchie nazioni si chiede pubblicamente alle Compagnie di benzina di garantire, con un pubblico cartello esposto su ogni distributore, il grado di ottano minimo del carburante venduto, cioè il suo grado di indetonabilità (regolare funzionamento, sotto un determinato rapporto di compressione). In Germania si propone altresì che non vengano collaudati e messi in circolazione nuovi motori che non consentano senza inconvenienti l'impiego di carburanti con un grado di ottano non superiore a 74 (cifra elevatissima, proponibile soltanto nella patria del benzolo, e che desta in noi consumatori italiani un giustificato senso di sorpresa).

Certo è che un accordo tra petrolieri, costruttori di automobili ed utenti, relativamente al grado di ottano, sta diventando una necessità, tanto più sentita in Italia dove l'opportunità di elevare i rendimenti specifici dei motori tesoreggiando i carburanti suggerisce anche per le vetture da turismo l'impiego di elevati rapporti di compressione, prossimi al limite di detonazione, mentre tale limite rimane una incognita, variabilissima da mese a mese e da fornitura a fornitura. La miscela alcoolica venduta attualmente come benzina comune possiede certo un grado di ottano più elevato che il super-carburante venduto la scorsa estate: ma questa preziosa caratteristica è destinata a dileguarsi presto, con l'esaurimento delle scorte d'alcool e col non lontano ritorno di benzine non corrette, ognuna munita di un proprio capriccioso grado di ottano, generalmente molto basso. Sarebbe sommamente desiderabile che, da un lato, si potesse conseguire una certa uniformità stagionale nelle caratteristiche della benzina, e che, in ogni caso, queste caratteristiche venissero rese di pubblica ragione; mentre, d'altro lato, nella impossibilità di adeguare ogni volta il tasso di compressione del motore al grado di ottano, non sarebbe inopportuno lo studio – da parte delle Case – di un semplice registro dell'anticipo di accensione, che permettesse di seguire il variare delle caratteristiche del carburante.

CICLO-MOTO-TURISMO

LA "SETTIMANA DEL PARAFANGO BIANCO"

La stampa quotidiana di tutta Italia ha dato notizia dell'iniziativa realizzata dal nostro Sodalizio, sotto il nome di « *Settimana del parafango bianco* ».

La Consociazione Turistica Italiana ha offerto gratuitamente, a tutti i ciclisti che avessero voluto approfittarne, la verniciatura in bianco del parafango posteriore, in obbedienza alle norme sulla segnalazione visiva della bicicletta, approvate dal Consiglio dei Ministri e di prossima pubblicazione.

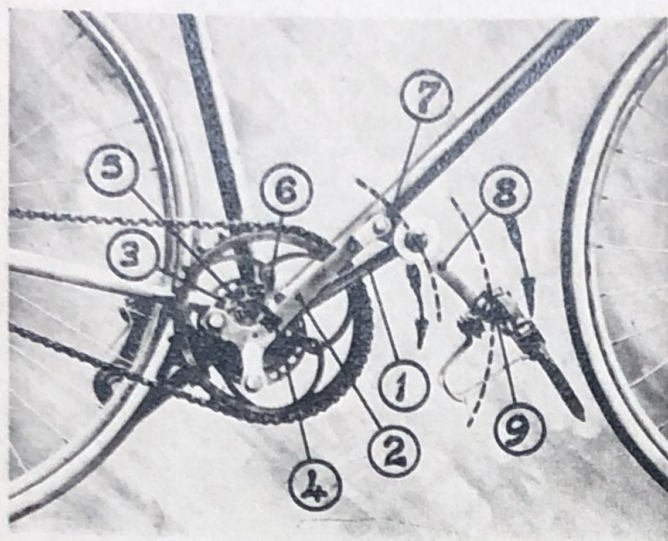
Si trattava anzitutto, da parte del nostro Sodalizio, di contribuire praticamente alla propaganda per l'osservanza delle norme stesse. Anche se i ciclisti che nei sei giorni lavorativi della settimana si soffermarono presso la Sede della C.T.I., allontanandosi dopo pochi minuti col parafango in regola, furono – né era possibile diversamente – una minoranza nei confronti dell'enorme massa che circola quotidianamente per le vie di Milano, l'iniziativa ha fatto parlare simpaticamente di sé, l'idea si è diffusa ed ha suscitato anche dei benemeriti imitatori. Si è fatta, quindi, della propaganda. Ma l'iniziativa stessa aveva anche un altro scopo sperimentale. Voleva, cioè, mostrare i vantaggi che l'operazione presenta quando sia fatta su grande scala. Poche cifre bastano a provarlo. 12.608 biciclette furono verniciate durante la « Settimana » con 7 operai addetti all'operazione, per un complesso di 345 ore lavorative. Vennero consumati 75 kg. di vernice sintetica, 14 litri di benzina per la preventiva pulitura del parafango, 1 litro di acquaragia, 10 kg. di stracci e 7 pennelli. Da queste cifre si desume che il prezzo medio della verniciatura di ogni parafango non ha superato i 30 centesimi.

Abbiamo voluto entrare in questi particolari per mettere in evidenza l'opportunità che le grandi imprese industriali, soprattutto dell'Italia Settentrionale, le quali hanno alle loro dipendenze migliaia di operai che fanno uso della bicicletta, seguano l'esempio della Consociazione.

Non si tratta di una grande organizzazione (lo stesso numero di operai addetti al lavoro lo dimostra) e, del resto, negli stabilimenti la verniciatura potrà effettuarsi in condizioni di gran lunga più favorevoli e quindi più economiche, potendo essi valersi facilmente di un capannone o di una tettoia, mentre la C.T.I. ha dovuto erigere una pensilina in tubi metallici. Inoltre, quasi tutte le grandi aziende dispongono di verniciatori, da far lavorare quindi in economia. Infine, non è per esse necessario, come nel caso nostro, che le operazioni di verniciatura si svolgano durante tutta la giornata, potendosi benissimo concentrare il lavoro in determinate ore. Insomma, tutto induce a credere che l'esempio della C.T.I. possa e debba esser seguito con vantaggio dalla grande industria. Noi vorremmo che le grandi aziende sentissero davvero, più che il dovere, la compiacenza di partecipare alla soluzione di un problema che ha anche carattere sociale, giovando all'incolumità dei propri dipendenti e al miglioramento delle condizioni di sicurezza del traffico stradale. Esse faranno cosa estremamente gradita anche a S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, il quale segue personalmente tutto ciò che si fa per risolvere questo delicato problema e intende che le disposizioni da promulgare siano assolutamente osservate entro i termini che il decreto fisserà. Bisogna aiutare gli operai a mettersi in regola; ed è un compito al quale i grandi organismi non dovranno sottrarsi. Non vorranno le grandi industrie, con l'eventuale collaborazione dei Dopolavoro aziendali, tenere il debito conto di questa nostra segnalazione e tradurla in fatti?

Innovazioni nelle biciclette.

Già più volte ci siamo occupati delle innovazioni che tecnici e artigiani, con una passione veramente ammirevole, vanno escogitando per migliorare le possibilità pratiche della bicicletta. Abbiamo anche espresso ripetutamente il nostro punto di vista avvertendo che alla base di ogni ragionamento sul progresso velocistico della bicicletta deve stare sempre il concetto che uno solo è il motore, l'uomo, e che nessun meccanismo riuscirà mai a moltiplicare la potenza che gli viene fornita per trasmettere; anzi,

più il meccanismo diventa complicato, e maggiori sono le perdite di carattere meccanico per gli attriti. Un uomo non può spendere energia oltre un certo limite di intensità e di tempo. Se la maggior velocità della bicicletta si ottiene per l'esplicazione di un maggior lavoro muscolare – sia perché si chiamano al lavoro altri muscoli che nella normale pedalata rimangono inerti, sia perché si abbrevia il ciclo di riposo dei muscoli che spingono alternativamente il pedale – la cosa è perfettamente coerente dal punto di vista meccanico, ma è antieconomica dal punto di vista dell'energia umana.

Ciò premesso, descriviamo brevemente la nuova bicicletta che Giovanni Mari di Casalbuttano ha costruito con un pedaliere speciale ideato allo scopo di evitare il punto morto e di aumentare la fase utile di lavoro. Il nuovo movimento consta essenzialmente di una pedivella articolata a lunghezza variabile, composta di due parti: la prima (1) applicata sul normale asse centrale del movimento (V); la seconda (8) oscillante automaticamente sulla prima, formante con questa, nel punto dello spostamento medio, un angolo approssimativamente retto. Il pedale, fissato sulla estremità di questa seconda parte della pedivella, variando la sua distanza dall'asse centrale nel movimento, compie, rispetto a questo asse, un movimento eccentrico praticamente circolare e continuo. Il comando automatico delle oscillazioni della seconda parte di pedivella viene trasmesso da un eccentrico centrale (5) applicato sulla scatola del movimento, sul quale eccentrico può scorrere un collare (3) e, attraverso ad una piccola biella (2), all'estremità di un'appendice di questa parte di pedivella (7), opposto ad essa rispetto al suo asse d'oscillazione.

La nuova bicicletta si è potuto ammirarla alla recente Esposizione del Ciclo e del Motociclo, dove, al momento in cui scriviamo, non sappiamo ancora se vi sarà un'apposita sala dei cambi di velocità e delle biciclette speciali.

La moto popolare.

Questo numero delle *Vie d'Italia* vede la luce mentre sta per chiudersi a Milano, nel Palazzo di via Principe Umberto, la ventesima Esposizione del Ciclo e del Motociclo. La rassegna di quella che si può definire la mostra della motocicletta autarchica e popolare troverà posto nella prossima puntata di questo notiziario. Il ventennale dell'Esposizione non poteva avere celebrazione più alta di quella che gli è offerta dal rinnovato fervore di iniziative gagliardamente fiorite sul vecchio ceppo della saldissima costruzione nazionale.

Le nuove facilitazioni fiscali che aboliscono la tassa di circolazione per i motocicli e il rafforzarsi di una coscienza nazionale della motorizzazione hanno riportato in primo piano e rimesso in piena luce il problema della diffusione della motocicletta. La Mostra ha dato il suo contributo generico impostando e illustrando il tema della costruzione di una moto economica, e più concretamente indicendo un concorso fra i tecnici italiani per il progetto di una motocicletta utilitaria. Sull'esito di questo concorso, come sui risultati del Concorso per i mototrasporti, torneremo prossimamente. Per ora sottolineiamo l'importanza dell'iniziativa, che si rivolge a tutti i cultori della tecnica motoristica, avendo come obiettivo la popolarizzazione della motocicletta.

Secondo il bando del concorso, i concorrenti dovevano illustrare i loro progetti con disegni e con preventivi di costo, tenendo presente, a questo proposito, le esigenze della clientela italiana e le possibilità effettive di assorbimento del mercato nazionale: precisazione necessaria per evitare la presentazione di progetti di macchine inadatte o d'impossibile costruzione. L'iniziativa dell'Esposizione del Ciclo e del Motociclo è la prima del genere e rappresenta un interessantissimo esperimento degno della maggiore attenzione, sia per le possibilità immediate che esso offre di discutere il problema della motocicletta popolare, sia per i futuri sviluppi tecnici e industriali che ne possono derivare.

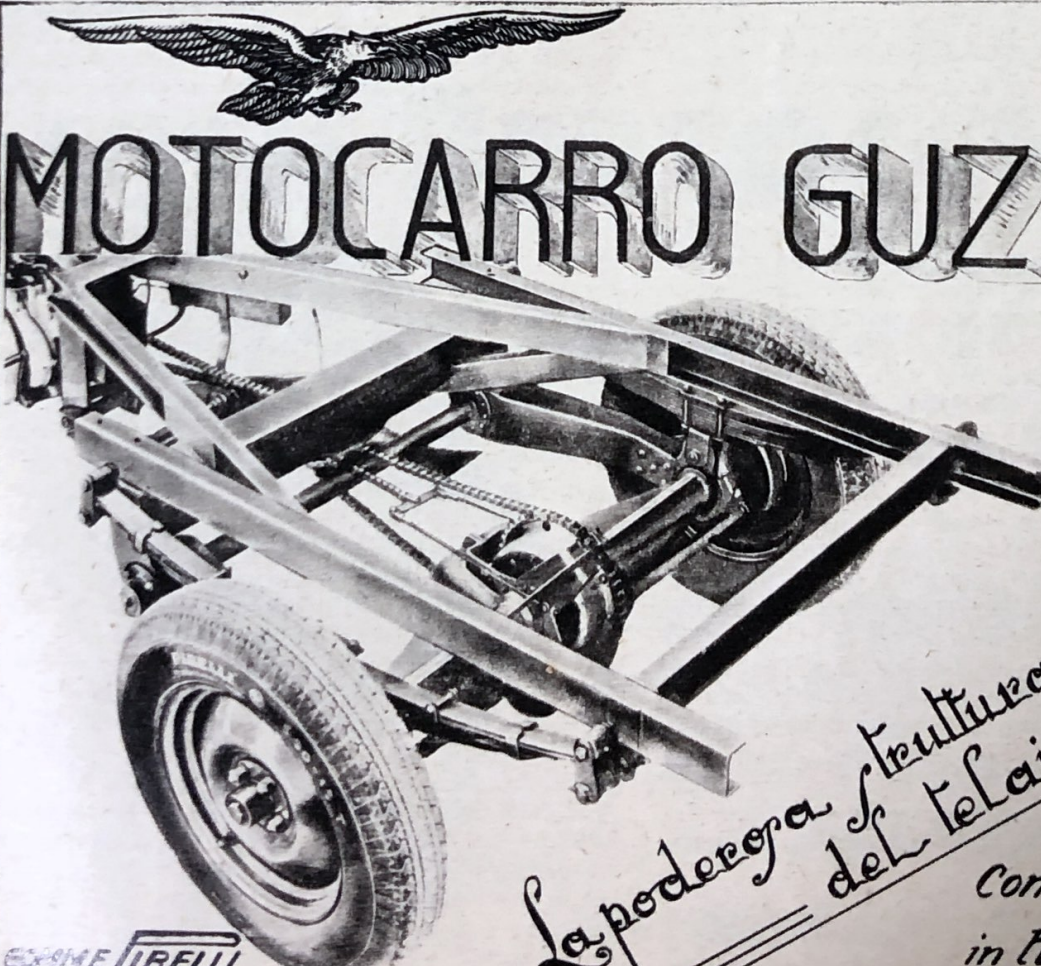
L'argomento della motocicletta popolare è stato trattato recentemente dal generale Leonardi, il quale, nella sua veste di presidente della Reale Federazione Motociclistica e di Comandante della Milizia della Strada, appare particolarmente indicato a definire gli elementi fondamentali della questione. Il generale Leonardi ha fissato quali dovrebbero essere i requisiti medî di una moto utilitaria: – cilindrata non inferiore ai 220 cmc., allo scopo di realizzare, senza forzare eccessivamente il motore a scapito della sua durata, quel tanto di potenza che occorre per garantire il buon funzionamento della macchina anche nelle zone montuose, di cui abbonda il nostro territorio; – velocità non superiore ai 70 chilometri orari, giudicata più che sufficiente per i bisogni della circolazione cor-

rente; – consumo ridotto, non superiore a circa un litro di carburante per 35-40 chilometri.

Requisiti tecnici, questi, con i quali si deve perfettamente convenire, essendo i più equi e i più razionali per stabilire chiaramente il tipo della motocicletta utilitaria ed evitare subito le pericolose illusioni di una parte di utenti, che finora ha preteso di avere a prezzo modesto una macchina velocissima e potente, cioè una motocicletta di lusso e, quindi, molto costosa.

Rimane la questione del prezzo, e qui il generale Leonardi molto opportunamente ha chiamato in causa anche il punto di vista degli industriali, che in materia parlano il linguaggio inequivocabile delle cifre. Gli industriali affermano che ad un prezzo eccessivamente ridotto non si può pretendere di avere una macchina ben costruita, di alta classe meccanica e di elevata resistenza. Si può ridurre al minimo gli accessori e il margine di guadagno dei rivenditori, i quali, non bisogna dimenticarlo, svolgono un'opera notevole contribuendo alla propaganda e assicurando ai clienti quel certo grado di assistenza che non sempre la casa può dare; ma il prezzo della motocicletta non potrà, almeno secondo gli industriali, scendere in un primo tempo al livello di 2500-3000 lire, come è nelle aspirazioni della massa. D'altra parte, non sarebbe desiderabile, e risulterebbe anzi pericoloso, che l'industria, per abbassare eccessivamente il livello dei prezzi, lanciasse sul mercato modelli di finitura imperfetta, con impianti di illuminazione, di frenatura, di accensione scadenti. Si comprometterebbe fin dall'inizio la soluzione del problema, svolgendo opera contraria all'interesse generale e alla diffusione del motociclo: senza notare che su prodotti di questo genere non si potrebbe fare nessun assegnamento ai fini della difesa nazionale, mentre le Forze armate abbisognano di mezzi potenti e durevoli.

Come si vede, il problema della motocicletta popolare appare impostato su basi solide e razionali, e siamo sicuri che dall'armonica coordinazione delle esigenze degli utenti e dei produttori – presupposto agevole in regime corporativo – sorgerà un programma concreto di idee e di attività, la cui attuazione non deve essere lontana.

C. G.

ITINERARI GASTRONOMICI

COME SI MANGIA A VITERBO E GIÙ DI LÌ

Andavo chiedendo all'uno e all'altro: « Che specialità di cibi avete a Viterbo? ». Sempre la stessa risposta, precisa, inequivocabile: le *carote*. Ma quando, affacciatomi all'uno o all'altro ristorante, ho chiesto se si potevano avere, ho appreso una cosa curiosissima: che a Viterbo non si mangiano le carote di Viterbo. Così almeno penso io, giacché, se si vendono soltanto già confezionate all'agro-dolce in vasetti di vetro, non son fatte per consumarsi *in loco*.

Oh!, non crediate che per questo a Viterbo non ci sia da mangiare e bene. Siate certi, anzi, che quello che trovate – e ci sono giorni più o meno fortunati – è sempre buono e legittimo, anche se non *signando lapillo*. Chi vi giunge sul mattino e dedica due o tre ore a godersi in rapida visione i principali monumenti della città e fa una passeggiata nel quartiere di San Pellegrino, che da solo merita una gita a Viterbo anche da più lontano che da Roma, quando al tocco si mette a sedere all'*Antico Angelo* o al *Nuovo Angelo* (questo più elegante e quello di più salda tradizione) o ai *Tre Re* o da *Spanata* o da *Pergoletto*, trova eccellenti i rigatoni o i maccheroni (spaghetti) con burro e sugo a base di erbe e di pomodoro senza carne; trova eccellenti due tordi lardellati e cotti allo spiedo, o una braciola di maiale in cotta, vogliam dire con la mozzarella sopra; gli uni e gli altri con un piatto di radici di cicoria all'olio e limone, che sono una delizia specie per chi è sensibile alla correzione del dolce delle carni con l'amarognolo del contorno. È ovvio che, quanto ad erbe, dove tocchi, tocchi bene: basta sporgersi da un qualunque angolo di Viterbo che spii sulla campagna per vedere di quanta ricchezza di verdure si allieti il severo aspetto di questa graziosa e forte cittadina medievale, che su ogni pietra, su ogni torre, per ogni vicolo, anche il più oscuro, scrive la sua storia in lettere che non si cancellano. Cicoria, carote, spinaci, rape, broccoli e broccoletti e insalatine di ogni specie, tutto sempre fresco e gustosissimo. Le carni, per tenerezza e sapore, non sono da meno delle verdure, e l'olio, gran signore della zona, le une e le altre condisce soavissimamente, ma il peperoncino entra senza risparmio nelle minestre di verdura, e pizzica come un crudo soffio di tramontana.

Uno sguardo alla lista del giorno, una chiacchierata con la padrona del ristorante o col trattore, dan subito la convinzione che Viterbo non è una città ghiotta: gente sana, sobria e semplice si affida più alla natura che all'arte; ad ascoltar loro, questo vinetto asciutto, ma amabile, di un bel colore ambra, che vi servono, è quanto di meglio vi è sul globo per essi, ché, attaccati alla loro terra, come tutta la gente agricola, più in là di Roma e di Orvieto non sono andati, e non vogliono udire confronti con i vini dei Castelli che puntano alla testa e insidiano le gambe. Non si sorride, no, a bere questi; ma con quello, cugino carnale dell'*Est, Est, Est*, si sorride, e ad ogni ora del giorno e della notte.

Dicevo che i Viterbesi non sono ghiottoni; ma a stuzzicarli, qualche piatto per la quale ve lo sanno dire. Questo, per esempio, dei *maccheroni* (spaghetti o tagliatelle) *alle noci*, che ci siamo ben guardati dal far servire, ma che affermano gustosissimi. Si grattugiano noci, mandorle, nocciole, cioccolata, scorza di limone, noce moscata; poi si sparge il tutto, come fosse formaggio, sulla pasta bollente, e si serve.

Quest'altra deve essere unica in Italia, come unica è la posizione di Viterbo, circondata per chilometri da pascoli e quindi da greggi; si chiama: *grufi alla parmigiana*. Non chiedete ragione dell'etimologia: a Viterbo chiamano grufo l'orecchio dell'abbacchio completo, staccato dalla testa con tutto il ceppo. È un piatto invernale – febbraio – quando appunto c'è grande abbondanza di abbacchi. Questi orecchi completi si lessano, si friggono dorati e poi si stendono in un tegame a strati, come si fa per le melanzane, con burro, formaggio e sugo di carne... Quindi al forno, perché carne e condimento si fondano in un tutto che diventa straordinariamente succulento. I ghiotti delle testine e dei zampetti, quelli che fan la caccia perfino alle zampe di pollo cavate dal brodo bollente, sì che tenendole in mano si bruciano le dita, e trovano che la cartilagine tra muscolo e muscolo ha un sapore squisito, potranno rendersi facilmente conto di quel che sia questo piatto.

Una terza specialità vuol essere quella delle *pappardelle al lepre*, piatto conosciuto benissimo anche in Toscana. Paese di caccia, di olio, di verdure, di grano duro... Ci son tutte le materie prime qui perché le pappardelle riescano perfette. Base del condimento è il magro della selvaggina; anzi, certe determinate parti del magro che viene tritato, maciullato e trattato come si deve, con olio, cipolla, eccetera, eccetera. Se uno capita a Viterbo in giorni di buona caccia, troverà questo piatto in ogni ristorante e trattoria: e dovrà dirsi fortunato, quindi, se di Viterbo non avrà soltanto il lieto ricordo del palazzo dei Papi, di Santa Rosa, o delle Fontane.

E poiché questa è regione continuamente attraversata dai turisti che scendono o risalgono il nord, direttrice la Cassia, diamo uno sguardo a *Montefiascone*, che, scendendo dal nord, si incontra prima di Viterbo; a *Bagnaia*, che è a cinque chilometri dalla città, mèta di interessante passeggiata; a *Campagnano*, che sta dietro una collinetta a due chilometri dalla Cassia, arioso e forte, quadrato e grigio nella pietra dura mai scalfita delle sue vecchie case.

A Montefiascone ci sono due ristoranti noti: il *Dante* e il *Casti* (è l'abate poeta che dà il nome). La cucina è quella di Viterbo. Ma il vino... Tutti sanno che vino c'è: quello che – se è vero – fece morir d'indigestione il vescovo tedesco Giovanni Fugger, tanto ne bevve, e che qui in S. Flaviano ha la tomba. Non c'è che dire. Se vi dànno di quello auten-

---

Vedi anche ne "Le Vie d'Italia": *Firenze*, luglio 1937; *Dintorni di Firenze*, agosto 1937; *Venezia*, ottobre 1937; *Bologna*, gennaio 1938; *Pisa e la sua provincia*, febbraio 1938; *Napoli*, aprile 1938; *Roma*, giugno 1938.

tico, c'è da leccarsi le labbra e da far schioccar la lingua; e ci vuole un po' di virtù per dire basta. Noi tuttavia siamo convinti che il Fugger, entrando in Italia, non abbia sostato né in quel di Verona, né in Piemonte, né in Toscana, altrimenti sarebbe morto più a nord. Un locale più modesto, ma caratteristico e paesano, è il *Pozzo cupo*: ci si mangia e ci si beve in confidenza.

A Bagnaia, dove purtroppo ora manca la grande attrattiva della Villa Lante, che è stata chiusa al pubblico, ci sono due buoni locali: *da Checcarello* e *da Biscetti*. Dove siedi, siedi bene. Ma anche qui ci sono i giorni fasti e nefasti...

Dove, invece, in ogni giorno e in ogni ora della settimana si può andare a colpo sicuro – pur di non avere gran fretta – è da *Formicone*, a Campagnano. Chi viaggia verso Roma, trova la strada che si stacca dalla Cassia sulla sinistra al 34° km. circa, e raggiunto il paese, non dovrà tornare indietro; ché un'altra strada di circa due chilometri lo riconduce più oltre sulla Cassia. Campagnano ha l'aspetto di un rubesto signorotto di campagna per il quale la tavola è un rito e tutta la giornata, anche se fattiva e densa di opere, gira intorno al buon pranzo e alla confortante cena. È il paese dei *carciofi*, delle *salsicce*, dei *fagioli*, dell'*olio* e diciamo pure delle *fettuccine*. Da *Formicone* non mancano certe bottiglie di un vinetto bianco, naturalmente spumante, che all'amabilità dolce e suasiva dell'*Est* accoppia una sottile vena di originale robustezza. Quando lo bevete, *Formicone* (Emilio De Angelis allo stato civile) vi scruta negli occhi col suo faccione vasto e senza contorni e sorride e vuol godere della vostra gioia. Diversamente che a Viterbo, qui da Formicone non mancano mai le fettuccine all'ovo, che la moglie – gran signora della cucina e magica dispensiera di piatti – sa preparare in maniera superba. Esse ricordano quelle di taluni paesi dell'Emilia o certi maccheroni di Ciociarìa: giuste di misura per larghezza, stanno ben sode perché impastate di farina di frumento duro e di uova fresche. Quando tira la tramontana due (o quattro) salsicce cotte *alla bracia*, così al punto che la pelle resta tuttora liscia e trasparente, su una fetta di pane abbrustolito, costituiscono uno dei bocconi più ghiotti e squisiti. Il loro profumo allettante e il loro sapore delicato e fragrante garantiscono che la carne tagliata a dovere con oculata compensazione di grasso e magro (se proprio non è fornita da maiali nutriti di sole pesche, come usava quel lord inglese per assicurarsi la dolcezza del prosciutto) proviene da bestie « governate » a dovere con ghiande e granoturco, temprate ai venti freddi del Lazio assolato.

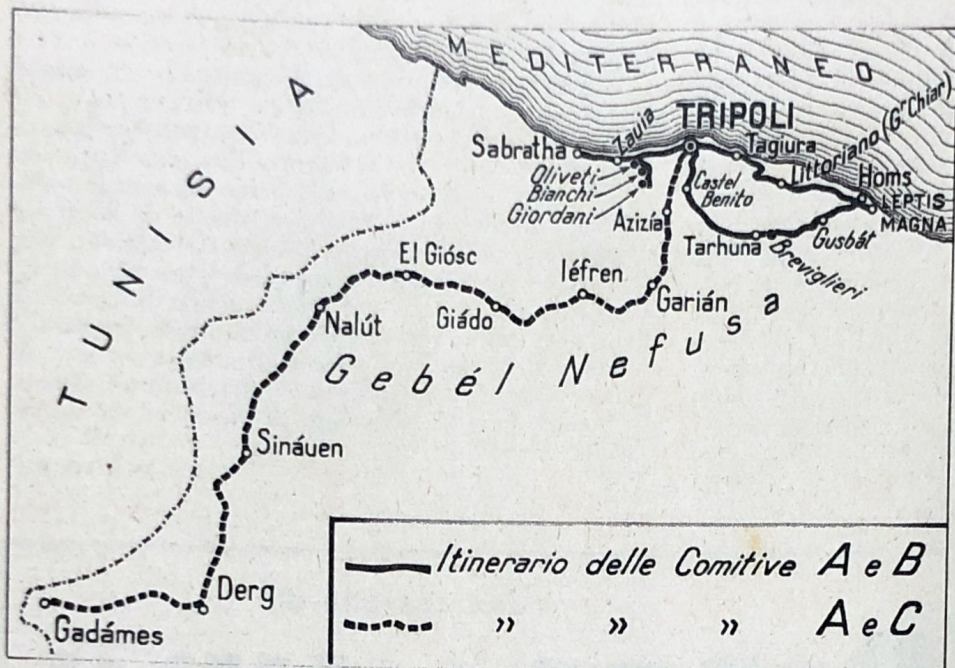
Appetitose dunque queste salsicce, come anche, ci assicurano, i *fagioli in umido*. Boccone da re un pollo cotto *alla Formicone*. Ma il vanto di Campagnano sono i carciofi. Per la Sagra si cuociono a migliaia sulle brace, nelle distese dei prati. Mentre le foglie di fuori si bruciano alla brace, quelle di dentro si rammolliscono al calore e al contatto dell'olio che, di carciofo in carciofo, vien messo a goccia a goccia con arte, per mezzo di lunghe canne innestate al collo dei fiaschi. Sale al cielo un nimbo di profumi...

Oltre Campagnano, oltre la Storta, a 13 km. da Roma si trova *La Giustiniana*, divenuto un ritrovo di lusso. Per cui, dovendo il discorso cambiare, facciamo punto.

LEONE GESSI

ESCURSIONI E CAMPEGGI

Ritorno alla quarta sponda.

L'assenza è stata breve. Il nostro Sodalizio manca da Tripoli soltanto dal marzo del 1937, da quando, cioè, vi sostò con i suoi Soci per percorrere la grandiosa Litoranea Libica appena inaugurata dal Duce e dal Maresciallo Italo Balbo. È ormai una tradizione che la C.T.I. indìca a brevi intervalli una escursione in Libia, ma non allo scopo di percorrere sempre gli stessi itinerari e rivedere le stesse cose. L'opera che il Governo Fascista svolge in quelle nostre provincie rappresenta una delle attività più concrete e più conclusive, ed è culminata recentemente con l'affluenza di 20.000 rurali, esempio unico nella storia della colonizzazione. Perciò in Libia si torna per ammirare sempre nuove grandiose realizzazioni: là dove era la steppa arida e uniforme si estendono ora immensi terreni coltivati; al posto delle povere e rare tende dei beduini, sorgono nuovi lindi e accoglienti villaggi con graziosi centri urbani e un gran numero di case coloniche; nuove strade hanno dischiuso nuovi itinerari e gli interessantissimi centri archeologici hanno rivelato nel frattempo nuovi tesori artistici e visto risorgere dalle rovine teatri e basiliche.

Oggi la visita delle nuove provincie libiche acquista un valore di alto significato e di grande attualità: fa pensare con legittimo orgoglio al lungo cammino percorso in così breve volgere di anni e consente di guardare con fiducia alle nuove mète assegnate all'espansione del popolo italiano.

La «novità» maggiore della prossima escursione sarà rappresentata dalla visita dei nuovi villaggi agricoli Oliveti, Giordani e Bianchi, nel territorio di Zauia, presso la Litoranea, e Breviglieri, in quel di Tarhuna, che ospita oltre 250 famiglie metropolitane.

Il viaggio consentirà anche, a chi lo desideri, di raggiungere la lontana e deliziosa oasi di Gadámes, con la cittadina tipicamente sahariana, la quale riserba ai suoi ospiti la gradita sorpresa di un albergo che offre il massimo conforto desiderabile. Il viaggio si compie a mezzo di comodissimi torpedoni da gran turismo, dotati di ottime poltrone e di servizio di *bar*. Anche nella tappa intermedia a Nalut un moderno albergo accoglie e ristora i turisti.

Ecco il programma riassuntivo delle tre comitive che saranno organizzate: *Comitive «A» e «B» riunite*: 31 marzo, imbarco a Napoli; 1 aprile, rapida visita di Palermo; 2 aprile, arrivo a Tripoli; 3, visita della città; 4, gita a Sabratha e visita dei villaggi Oliveti, Giordani, Bianchi; 5, giro dell'Oasi di Tripoli; 6, gita a Homs e Leptis Magna, con ritorno per Tarhuna, villaggio Breviglieri, Castel Benito.

Comitiva «B»: 6 aprile, partenza da Tripoli in serata; 7 visita di Malta; 8, scali a Siracusa-Catania; 9, arrivo a Napoli.

Comitiva «C»: 4 aprile, partenza da Napoli; 5, scali a Catania-Siracusa; 6, scalo a Malta; 7, arrivo a Tripoli ore 7.

Comitive «A» e «C»: 7 aprile, partenza per Garian, Nalut; 8, proseguimento per Derg-Gadámes; 9, sosta a Gadámes; 10, partenza per Nalut; 11, arrivo a Tripoli; 12, sosta a Tripoli, alle 22 partenza; 13, visita di Malta; 14, scali a Siracusa-Catania; 15, arrivo a Napoli.

Il programma particolareggiato, con le quote di partecipazione, sarà pronto verso la metà del mese di febbraio e verrà spedito ai Soci che lo richiederanno all'Ufficio Escursioni della C. T. I. – Corso Italia 10, Milano –, unendo francobollo di L. 0,50.

Escursione in Calabria.

Nel mese di maggio la C. T. I. effettuerà una escursione in Calabria, della durata di 8 giorni. Oltre Cosenza, Catanzaro e Reggio, i tre capoluoghi di provincia della regione, saranno visitati anche centri minori, ma di alto interesse turistico, quali Vibo Valentia, Serra S. Bruno, Locri e Gerace, Stilo, Nicastro, Tropea; si attraverseranno i magnifici altopiani della Sila e dell'Aspromonte e, passando rapidamente da un mare all'altro, si domineranno immensi panorami fra i più belli d'Italia.

L'itinerario della prossima escursione in Calabria non escluderà nulla di ciò che costituisce il meraviglioso patrimonio agricolo, forestale, folcloristico e artistico della regione. L'escursione avrà inizio a Cosenza, che custodisce la memoria del sacrificio dei Fratelli Bandiera e si conchiuderà con l'omaggio devoto al monumento che racchiude le spoglie mortali di Michele Bianchi.

VARIE

I Castelli di Gondar.

Tra i monumenti più grandiosi e pittoreschi dell'A.O.I. sono i celebri castelli di Gondar, inalzati nel '600 e nel '700, periodo in cui, pur tra violenze e nefandezze, l'Impero Etiopico parve aprirsi alla civiltà e assurgere a dignità di Stato. Il Governo dell'Amara, rendendosi conto dell'interesse storico che le cadenti costruzioni presentano e dell'elemento pittoresco e grandioso che esse conferiscono al panorama della città, ne ha iniziato il restauro con saggi criteri di prudenza e di buon gusto. Intorno ad esse sarà stabilita una «zona di rispetto», sistemata a parco, valorizzando i gruppi d'alberi già esistenti e aggiungendovi piante ornamentali, aiuole di fiori e spazi a prato.

Il barone A. A. Monti della Corte, Capo dell'Ufficio Studi del Governo dell'Amara, ha per primo dedicato ai castelli gondarini uno studio approfondito (A. A. Monti della Corte – *I Castelli di Gondar*, Soc. It. Arti Grafiche, Roma, XVI, pag. 120, 46 fotografie e disegni, L. 20), che non solo vaglia e riassume quanto era noto attraverso le relazioni dei viaggiatori, ma in base a ricerche originali e a testimonianze locali, chiarisce l'origine, le vicende e la destinazione dei vari edifici, ritratti in suggestive fotografie, in piante e schizzi.

È questa, insomma, la prima illustrazione completa dei famosi monumenti ricostruiti tecnicamente e architettonicamente in base a criteri scientifici. L'opera del prof. Monti della Corte rappresenta un notevolissimo contributo non solo alla conoscenza di una delle città più importanti dell'A.O.I., ma anche alla sua valorizzazione turistica. Nonostante i suoi intenti scientifici, essa costituisce inoltre una gustosa interessantissima lettura.

"Amore di terra bresciana".

L'ultima strenna (1938-39-XVII) pubblicata a beneficio del Pio Istituto dei Rachitici di Milano, intitolata *Amore di terra bresciana* (un volume in 8° grande, di pag. 140, con molte illustrazioni, di cui non poche a colori) è dovuta alla collaborazione del poeta Luigi Medici e del pittore Giannino Grossi; ed Alex Visconti ne ha dettato la prefazione.

Fra gli altri sette volumi della serie «Paesaggi lombardi» di questa stessa collezione, *Amore di terra bresciana* illustra la gloriosa città delle Dieci Giornate e le località principali della sua provincia nel loro aspetto paesistico, artistico e storico, dall'Iseo al Garda, da S. Martino della Battaglia alla Valcamonica e al Tonale, dalla Valtrompia alla Valsabbia, da Palazzolo sull'Oglio al Vittoriale, da Desenzano a Sirmione. Ne risultano superbi itinerari turistici, con soste a ville, rocche e cenobî di notevole importanza storica; rievocazioni di gesta eroiche antiche e recenti, escursioni in montagna, gite di caccia... E tutto quel che si descrive e si narra in queste pagine – visioni di paese e impressioni – è reso con amorosa diligenza, dotta conoscenza dell'ambiente e lirico fervore.

"L'Italia mineraria".

In occasione della *Mostra del Minerale*, organizzata dal Partito Fascista, la S. A. Edizioni Roma ha iniziato la pubblicazione di una collana «Panorami autarchici» con un volume di Ciro Poggiali: *Italia Mineraria* (300 pagine in 8°, con 24 tavole fuori testo, L. 15), che rende conto, in forma suggestiva e aneddotica, delle insospettate risorse del nostro sottosuolo, fra cui quelle venute in luce negli ultimi tempi, da che, cioè, si combatte la bella battaglia per la nostra indipendenza economica. Il libro, quindi, è – in parte notevole – una rivelazione impressionante delle ultime geniali applicazioni della scienza e della tecnica alla ricerca e alla valorizzazione del nostro patrimonio minerario metropolitano e coloniale: racconta, descrive, colorisce con una vivacità di stile suggestivo e avvincente, come se esponesse le vicende di un romanzo avventuroso. E un romanzo, infatti, può dirsi la creduta povertà del nostro sottosuolo, che ad un tratto – per un miracolo di volontà – si muta in ricchezza di risorse presso che inesauribili.

"Le Grazie" a Milano.

Tra i monumenti più gloriosi d'Italia è certamente S. Maria delle Grazie, intorno alla quale recentissimi sapienti restauri, promossi dal mecenatismo del Senatore Conti, hanno richiamato l'attenzione degli studiosi e offerto occasione a un pregevolissimo volume or ora pubblicato (*Le Grazie*, Casa Ed. Mediterranea, Roma) dai ben noti architetti Agnoldomenico Pica e Pietro Portaluppi.

Chiesa e convento furono eretti da Guiniforte Solari (1463-82), incorporando una cappella che conteneva l'immagine della Madonna delle Grazie. Non ostante il breve periodo costruttivo, l'opera segna il passaggio dalla chiesa e dal convento, che sono medioevali, al grande refettorio e alla biblioteca, che hanno già caratteri rinascimentali, specie l'ultima che, nello sfogato respiro della navata mediana e nella meditata larghezza delle laterali, è emula di quella di S. Marco a Firenze, ond'è possibile l'ipotesi che per essa sia intervenuto Michelozzo. Superbo anche il refettorio, per il quale sembra superfluo pensare a Bramante.

La chiesa è testimonianza del momento evolutivo dell'architettura lombarda sotto l'influenza del gotico ma, più che verso i «modi fiorentini», verso il carattere più schiettamente italiano del passato.

Dieci anni dopo che chiesa e convento erano compiuti, alla parte absidale della chiesa solariana venne sostituito, per volere di Lodovico il Moro, un organismo architettonico assolutamente nuovo di forme e di ampiezza, il quale, nel pensiero del Signore di Milano, doveva preludere a un rinnovamento di tutta la Chiesa. Così il 29 marzo 1492 si poneva la prima pietra del nuovo edificio, «opus insigne, excelsum ac praeclarum», che rivela l'ardimento e il genio di un insigne artista, Bramante, cui la tradizione lo attribuisce da secoli, quantunque alcuni critici abbiano pensato a Francesco Martini o a Leonardo; ma la paternità dell'architetto urbinate è provata con sottile e convincentissima indagine.

Più fondati sembrano, invece, i dubbi intorno al portale aggiunto alla facciata e che par si debba, meglio che a Bramante, attribuire ad architetto lombardo. Giustissime le considerazioni di questo bel libro sul significato storico di S. Maria delle Grazie, che segna il punto di partenza dell'architettura cinquecentesca. La decorazione esterna della tribuna, non in ogni sua parte egualmente equilibrata – argomento addotto dai negatori della paternità bramantesca – rivela invece (salvo qualche particolare che fa pensare all'Amadeo) tutti i caratteri dell'arte di Donato. La quale si manifesta appieno nella decorazione dell'interno, rivelata dagli ultimi restauri e costituente un complesso di straordinaria aderenza alla struttura architettonica, coi tondi a raggera, il loggiato del tamburo e i graffiti.

Per il riscaldamento razionale degli edifici.

Nel suo numero di dicembre s. a. *L'Energia Termica* ha iniziato una campagna intesa al maggior potenziamento autarchico della Nazione nel campo del riscaldamento. Essa si è rivolta a tutti gli specialisti del problema perché indichino mediante quali accorgimenti si può aumentare la efficienza degli impianti di produzione e di distribuzione del calore e la coibenza termica degli edifici. Segnaliamo questa opportuna iniziativa ai nostri Lettori.

"LE VIE DEL MONDO"

Il fascicolo di febbraio de *Le Vie del Mondo* ha il seguente sommario: U. Ademollo, *Gibuti e la Somalia Francese*; G. Bobich, *Il millenario del Cairo*; E. Minelli, *Legionari d'Italia da Creta alle Argonne*; F. Di Fenizio, *Storia del rame, storia dell'umanità*; G. B. Bossi, *La nuova Cecoslovacchia*; M. R., *Dehli*; Di paese in paese (notiziario). Il ricco fascicolo (120 pag., 130 fotografie, 10 cartine, 3 tavole a colori) è in vendita al prezzo di L. 5.

NEL MESE DI FEBBRAIO...

In questo mese avrà luogo a Firenze il III concorso nazionale di canto, organizzato dall'O.N.D.

Nel mese di febbraio, sempre a Firenze, i campioni d'Italia di *hockey* su pista saranno opposti ai campioni di Iugoslavia. In questo stesso mese a Viareggio si disputerà la *Coppa dell'Europa continentale* per *hockey* a rotelle.

Il 1°, XVI Annuale della M.V.S.N.

Dall'1 al 28, a Milano, avrà luogo la *Mostra autarchica dei pezzi di ricambio per automobili.*

Il 1°, a Roma, incontro internazionale di pugilato fra le squadre della Milizia e quelle della S. A. Germanica.

Il 2, gara internazionale di discesa in sci per la *Coppa Duca d'Aosta* a Cortina d'Ampezzo.

Il 3, a Modena, commemorazione patriottica del tentativo insurrezionale di Ciro Menotti (1831).

Nei giorni 2, 3 e 4, a Milano, avranno luogo i campionati di pattinaggio artistico di tutte le categoria.

Il 3, a Livorno, comincia il Carnevale, per una speciale concessione avvenuta in seguito ad un voto fatto nel 1642, dopo fortissimi terremoti.

Dal 3 al 12, a Zurigo e a Basilea, si svolgeranno i campionati mondiali di disco sul ghiaccio, ai quali ha aderito anche la Federazione Italiana degli sports invernali.

Il 4, ha inizio a Genova una grande manifestazione velica, che dura sino al 12.

Il 4, festa di S. Agata a Catania, con la processione del S. Corpo. Passeggiata delle *'ntuppatedde* (ora pressoché in disuso).

Nei giorni 4 e 5 si disputerà il campionato d'Europa di velocità nel pattinaggio.

Nei giorni 4 e 5, a Innsbruck, avrà luogo il torneo individuale di fioretto, spada e sciabola.

Dal 4 all'11, a Varsavia, con la partecipazione della rappresentativa universitaria italiana, avrà luogo il torneo internazionale universitario di pallacanestro.

Nei giorni 4 e 11, riunioni internazionali ippiche di Roma.

Il 5, la Repubblica di S. Marino commemora l'anniversario della sua liberazione dal card. Alberoni (1740). Le campane della città e dei castelli suonano già da tre giorni a festa.

Il 5, alla Madonna di Campiglio, si chiudono i Littoriali maschili della neve e del ghiaccio e il V Concorso sciistico della G.I.L. all'estero, che erano cominciati il 31 gennaio.

Il 5, all'Abetone, gara nazionale di fondo *Coppa A. Barsanti.*

Il 5, a Vipiteno, gara nazionale di guido-slitta su pista naturale.

Il 5, a Limone Piemonte, gara internazionale libera *Coppa Due Riviere*, I e II categoria.

Il 5, a Cortina, gara nazionale di discesa (sci) *Coppa Tofana*, I II e III categoria.

Il 5, a Giambrasca del Nevoso, gara nazionale a staffette, *Coppa Comune di Fiume.*

Il 5, a Limone Piemonte, avrà luogo il I Raduno escursionistico invernale per i dopolavoristi dell'Italia settentrionale; il giorno dopo, a Camigliatello Bianchi, raduno escursionistico invernale per i dopolavoristi dell'Italia meridionale.

Il 5, sarà inaugurata a Roma la Terza Mostra Quadriennale d'Arte, che si chiuderà il 31 agosto.

Il 5, a Roma, riunione ippica di corse al trotto, *Premio Avvenire.*

Il 6, anniversario dell'esaltazione al pontificato di S. S. Pio XI (1922).

Il 6, inizio della XVI sessione della Commissione Suprema di Difesa.

Il 6, a Zakopane, in Polonia, campionato d'Europa di pattinaggio artistico (a coppie).

L'8, a Bormio, gara internazionale di discesa *Coppa Giacinto Sertorelli*, I e II categoria.

Nei giorni 8 e 9, a Stoccolma, incontro italo-svedese di spada.

Il 9, anniversario della proclamazione della Repubblica Romana (1849).

Nei giorni 10, 11 e 12, a Bardonecchia, avranno luogo i campionati nazionali di pattinaggio di velocità, I, II e III categoria.

L'11, anniversario della stipulazione del Trattato del Laterano e del Concordato con la Santa Sede (1929). Solennità civile.

L'11, cominciano a Zakopane, in Polonia, i campionati mondiali di sci, altrimenti noti col nome di Concorso della F.I.S. Terminano il 19. Le giornate più importanti sono il 12 (gara di discesa maschile e femminile); il 15 (gara di fondo, 18 km.); il 16 (gara di salto); il 18 (gara di gran fondo, 50 km.).

Nei giorni 11 e 12, a Praga, campionati di pattinaggio artistico per signore.

Il 12 febbraio si apre la XIII Fiera di Tripoli che si chiuderà il 30 marzo e alla quale verrà data maggiore importanza ricorrendo il XX anniversario della fondazione dei Fasci. Durante il periodo della manifestazione fieristica, avrà luogo a Tripoli l'VIII Congresso internazionale di agricoltura tropicale e subtropicale, sotto il patronato di S. M. il Re Imperatore e sotto gli auspici del Ministero dell'A. I.

Il 12, a Parma, si svolgerà la partita di *rugby* Italia-Germania.

Il 12, avranno luogo in tutta Italia le gare interfederali di corsa ciclo-campestre.

Il 12, ad Asiago, raduno escursionistico invernale per i dopolavoristi dell'Italia settentrionale.

Il 12, anniversario dell'Incoronazione di S. S. Pio XI (1922).

Il 13 ricorre l'anniversario della storica Disfida di Barletta, combattuta e vinta, il 13 febbraio 1503, da 13 italiani contro 13 francesi.

Il 13, festa di S. Francesco di Sales, patrono degli scrittori e dei giornalisti.

Il 13, anniversario della resa di Gaeta (1861). Festa dell'Arma del Genio.

Dal 16 al 19, a Dobbiaco, campionato nazionale femminile di *sport* invernale.

Dal 17 al 19 avrà luogo a Roccaraso la Riunione «I tre giorni di Roccaraso», durante la quale verranno disputate le seguenti gare: *Coppa Comune di Roccaraso*, gara internazionale di fondo I e II categoria; *Coppa Slittovia* e *Coppa Alberghi*, internazionali di discesa obbligata I e II categoria; *Trofeo Tito Accabo*, internazionale di salto.

Il 17, venerdì grasso, a Verona, *venerdì dello gnocco* o *gnoccolone*, antichissima festa popolare.

Dal 17 al 26, a Dobbiaco, avranno luogo i campionati nazionali di sci per Giovani Fascisti.

Il 18, gli ufficiali del Corpo di Amministrazione celebrano la festa del Corpo, ricorrendo l'anniversario dell'eroica impresa aviatoria compiuta nel cielo di Lubiana (1916) dal cap. Oreste Salomone, ufficiale di amministrazione in servizio attivo e intrepido aviatore decorato di medaglia d'oro.

Nei giorni 18 e 19, a Budapest, si disputerà il campionato del mondo di pattinaggio artistico (per signore e coppie).

Nei giorni 18 e 19, al Terminillo, avrà luogo una manifestazione universitaria internazionale di sci per la disputa della 4 *Coppa del Direttorio del P.N.F.*

Il 19, sull'Etna, avrà luogo un Raduno escursionistico invernale per i dopolavoristi della Sicilia.

Il 22, l'anniversario della nascita di Giorgio Washington (1732).

Il 23 e 24 avranno luogo a Londra i campionati di Europa di pattinaggio artistico (signore).

I giorni 23, 24 e 25, che seguono immediatamente il Mercoledì delle Ceneri, sono considerati nella diocesi milanese, come una continuazione del Carnevale e sono, quindi, chiamati il *Carnevalone Ambrosiano*.

Il 25, festa nazionale del Brasile.

I giorni 25 e 26, all'Abetone, Littoriali femminili della neve.

Nei giorni 25 e 26, a Tammersfors, campionati del mondo di velocità di pattinaggio per signore.

Il 26, a Tarvisio, III campionato nazionale femminile di discesa dell'O.N.D.

Il 26, gara nazionale staffette di sci, *Coppa Guido Paglia*, alla Madonna dell'Acero.

Il 26, a Firenze, torneo nazionale di fioretto femminile (*Coppa Firenze*).

Il 26 si apre la Fiera Campionaria di Tripoli.

Il 26, a Roma, incontro internazionale di pallacanestro Italia-Germania.

Il 27, a Sestriere, avranno luogo i campionati assoluti maschili di sci.

Il 27 e 28, a Davos, campionati d'Europa di pattinaggio artistico per signore.

Il 28, a Pavia, campionato universitario lombardo di scherma.

Il 28 e il 1° marzo, campionati assoluti femminili di sci all'Abetone.

G. F.

TRA I LIBRI

Il volume di Appendice dell'Enciclopedia Italiana.

La grande *Enciclopedia Italiana Treccani* ha pubblicato il suo volume di appendice, che contiene aggiornamenti ed aggiunte ai 35 volumi editi dal 1929 al 1937. Esso comprende – dalla parola « Aakiaer » a « Zsigmondy » – 2809 voci e 146 rinvii e si compone di 1136 pagine di testo in 4° grande, con 1113 illustrazioni e 35 cartine in nero intercalate, oltre a 8 tavole in nero, 8 tavole e 2 carte geografiche a colori fuori testo.

Di tutte le voci relative a paesi stranieri, a città italiane e dell'Impero l'appendice aggiorna notizie e dati statistici in relazione ai più recenti sviluppi. Altri argomenti di attualità sono largamente trattati in questo nuovo volume dell'*Enciclopedia Treccani*, e tra essi: Accademia, Autarchia, Battaglia del grano, Bonifica integrale, Colonie, Combattenti, Corporazione e Diritto Corporativo, Fascismo, Guerra aerea, Politica della Razza.

Alla compilazione del volume di appendice dell'*Enciclopedia Italiana Treccani* hanno collaborato personalità del mondo politico, culturale e scientifico, tra cui Italo Balbo, Giuseppe Bottai e gli Accademici d'Italia Bertoni, Fermi, Giovannoni, Paribeni e Volpe.

Concessioni ai Soci.

A modificazione di quanto abbiamo pubblicato nel fascicolo di dicembre della Rivista, avvertiamo i nostri Soci che i prezzi di abbonamento alle Riviste *Eleganza e novità* e *Piccola fata* sono rispettivamente L. 27 e L. 18 e per essi, dato lo sconto del 10% loro accordato dalla Casa Editrice, rispettivamente di L. 24,30 e L. 16,20.

Così pure il prezzo di abbonamento alla Rivista *Parola e libro* è di L. 18; per i nostri Soci, L. 16,20.

Mostra Augustea della Romanità. Catalogo. Pag. 952 con tav. f. t. L. 20. *Appendice bibliografica e indici.* Pag. 551. L. 12. Casa Ed. C. Colombo, Roma 1938-XVI. Ai Soci della C.T.I., sconto del 20%.

Luigi Castagna – *Che cosa sono e come operano le navi da guerra.* 2ª ediz. Libro di cultura premarinara. Edito dall'Ufficio Storico della R. Marina, Ministero della Marina, Roma 1938-XVI. L. 10. Per i Soci della C.T.I., gli inscritti alla G.I.L. e per i militari delle Forze Armate, L. 5, facendone richiesta con vaglia intestato al Capo Ufficio Storico della R. Marina, Ministero della Marina, Roma.

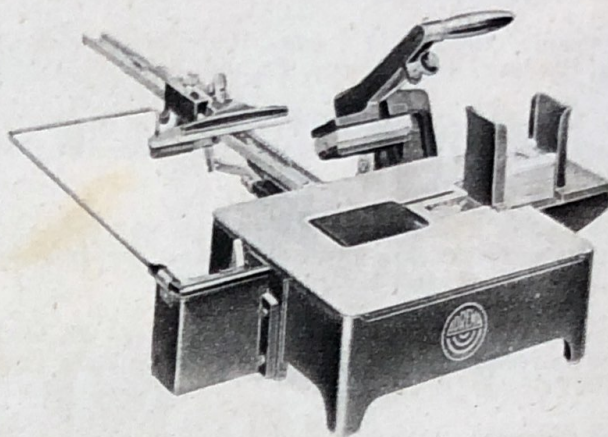
Appunti bibliografici.

P. Ferrari – *Alberature stradali* – Sotto gli auspici dell'Azienda Autonoma Statale della Strada (A.A.S.S.) pagg. VIII-344, numerosi grafici e 16 tavole fuori testo. Società Italiana Arti Grafiche Editrice in Roma (Via XX Settembre 58-A). Prezzo L. 50; edizione rilegata tela L. 75.

Daniele Prinzi – *Impero rurale.* Pag. 228 con illustraz. Ed. Unione Editoriale d'Italia (Casella Postale 291) Roma 1938-XVI. L. 12.

Fernando Gori – *Egeo fascista.* Pag. 207 con illustraz. Ed. Unione Editoriale d'Italia (Casella Postale 291) Roma 1938-XVI. L. 12.

Aldo Foratti – *Le stampe giovanili di Marcantonio.* Pag. 17. Casa Ed. « Aldina », Bologna 1938-XVII.

Almanacco cucinario 1939-XVII. Letterario - Storico - Geografico - Umoristico - Artistico - Tecnico - Pratico. Pag. 370 con illustrazioni e disegni. Ediz. « Scena Illustrata », Firenze 1939-XVII. L. 9.

Giandomenico Serra – *Da Altino alle Antille.* Appunti sulla fortuna e sul mito del nome «Altilia», «Attilia», «Antilia». Pag. 75. Imprimeria Nationala, Bucarest.

Carlo Weidlich – *All'insegna del torchio.* Pag. 187. Casa Ed. Domino, Palermo 1939-XVII. L. 10.

Tommaso Mario Pavese – *Scritti vari.* Pag. 424. Ed. Rondinella & Loffredo, Napoli 1929. L. 22.

Gaetano De Camelis – *Le ricompense per atti di altruismo eroico.* Cenni storici - Legislazione - Norme pratiche per le proposte di ricompense. Pag. 103. N. 135 della Biblioteca pratica «Raccolta Ostinelli», Ed. Cesare Nani, Como 1938-XVI. L. 6.

R. Fabiani – *Ciò che dà il sottosuolo di Sicilia.* Pag. 40 con illustraz. Tip. Bellotti, Palermo 1938-XVII.

Aldo Marchese – *G. M. Giulietti.* Prefaz. di Attilio Teruzzi. Pag. 241 con tav. f. t. Italica Editoriale, Milano 1938-XVI. L. 30.

Luigi Gatti – *Bertinoro.* Notizie storiche. Prefaz. di Paolo Amaducci. Pag. 290 con illustraz. Tipografia del Littorio, Forlì 1938-XVI. L. 12.

Roberto Lopez – *Storia delle Colonie genovesi nel Mediterraneo.* Pag. 480. Ed. N. Zanichelli, Bologna 1938-XVI. L. 25.

Aldo Fontana – *Note intorno allo Stato Civile e alla demografia di Molfetta.* Pag. 17. Tip. Gadaleta, Molfetta 1938-XVII.

Antonio Marra – *Africa Orientale Italiana.* Pag. 213 con grafici e carte. Casa Ed. Nuova Europa, Roma 1937-XV. L. 12.

Giannandrea Gravisi – *Il patriziato italiano (veneziano, istriano, friulano, ecc.) nella toponomastica istriana.* Estratto dagli «Atti del XIII Congresso Geografico. Pag. 14. Tip. D. Del Bianco, Udine 1938-XVI.

Ottavio Zoppi – *Due volte con gli Arditi sul Piave.* Pag. 120 con 2 carte. Ed. N. Zanichelli, Bologna 1938-XVII. L. 8.

Felice Penzo – *Arcole - la battaglia - l'obelisco.* Pag. 151. Tip. Operaia, Verona 1938-XVI. L. 5.

Piero Sticotti – *Le vie romane della regione Giulia.* Estratto dagli «Atti del XIII Congresso Geografico Italiano». Tip. D. Del Bianco, Udine 1938-XVI.

Tommaso Vicini – *A Trieste.* Carme. Pag. 133. Ed. Carabba, Lanciano 1938-XVI. L. 6.

H. A. Bernatzik – *Die Geister per gelben Blätter.* Pag. 240 con 204 illustraz. Verlag F. Bruckmann, Monaco 1938.

G. Couplet – *Come allevare e addestrare il cane da guardia, da difesa e poliziotto.* Pag. 285 con illustraz. Ed. Hoepli, Milano 1938-XVII. L. 18.

Géographie Universelle – Vol. XII: *Afrique Equatoriale, Orientale et Australe* di Fernand Maurette. Pag. 400 con numerose fotogr. e una carta a colori. Libreria Armand Colin (103, Boulevard Saint-Michel), Parigi 1938. Fr. 150.

I dialoghi di Silvio. Leonardo ovvero delle creature cosmiche. Pag. 121. Presso l'Autore Silvio Vigezzi, via Petrarca 5, Milano 1939-XVII.

T. M. Plauto – *I Menecmi.* Nella versione di Luigi Chiarelli. Pag. 171. Ed. Rispoli, Napoli 1938-XVII. L. 6.

Nino Bruschini – *Fermata obbligatoria.* Prefaz. di Luigi Chiarelli. Pag. 129. Ed. Rispoli, Napoli 1938-XVII. L. 7.

Ernst Hohenmser – *Deutsche Erinnerungen in Roma.* Pag. 194 con illustraz. Ed. Rispoli, Napoli 1938-XVII. L. 12.

Bruno Spampanato – *Luci ed ombre del secolo.* Pag. 453. Ed. Rispoli, Napoli 1938-XVII. L. 25.

Mostra Augustea della Romanità – Civiltà Romana: Nicola Turchi, *La religione.* Pag. 71 con illustraz. L. 7 – Salvatore Puglisi, *L'assistenza sociale.* Pag. 15 con illustraz. L. 3,50 – Alessandro Carettoni, *Banchieri ed operazioni bancarie.* Pag. 43 con illustraz. L. 6 – Michelangelo Cagiano De Azevedo, *I trasporti e il traffico.* Pag. 43 con illustraz. L. 6 – Italo Montini, *Il ritratto di Augusto.* Pag. 94 con illustraz. L. 8 – Salvatore Puglisi, *Le associazioni giovanili.* Pag. 22 con illustraz. L. 3,50 – Carlo Pietrangeli, *La famiglia di Augusto.* Pag. 111 con illustraz. L. 7; Adalberto Pazzini, *La medicina.* Pag. 77 con illustraz. L. 7. Tip. Carlo Colombo, Roma 1938-XVI.

Ministero della Cultura Popolare-Ente Provinciale per il Turismo di Torino – Adolfo Hess – *Indicatore turistico alpinistico sciistico del Piemonte.* Pag. 344. Edito a cura dell'Ente Provinciale per il Turismo, Torino 1938-XVI. L. 6,50.

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

CORSO ITALIA, 10 – MILANO

QUOTE D'ASSOCIAZIONE

Soci Annuali	L. **22,20**	più L. 2 tassa di ammiss.	(Estero L. **32,20**)
Soci Quinquennali	L. **110,20**		(Estero L. **160,20**)
Soci Vitalizi	L. **350,—**		(Estero L. **500,—**)
Soci Vitalizi Fondatori della Sede	L. **450,—**		(Estero L. **600,—**)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

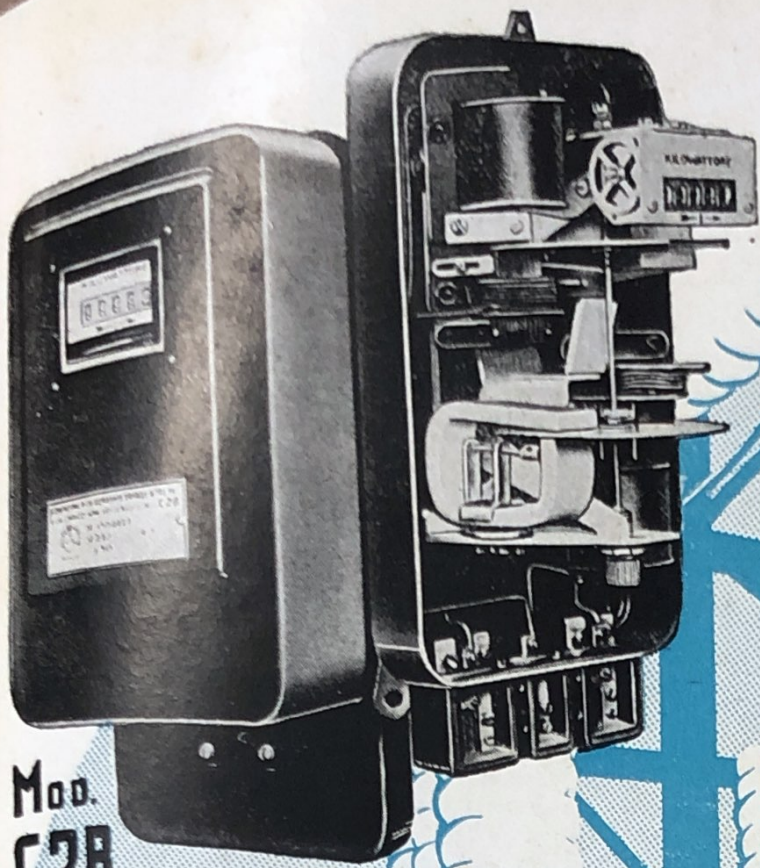
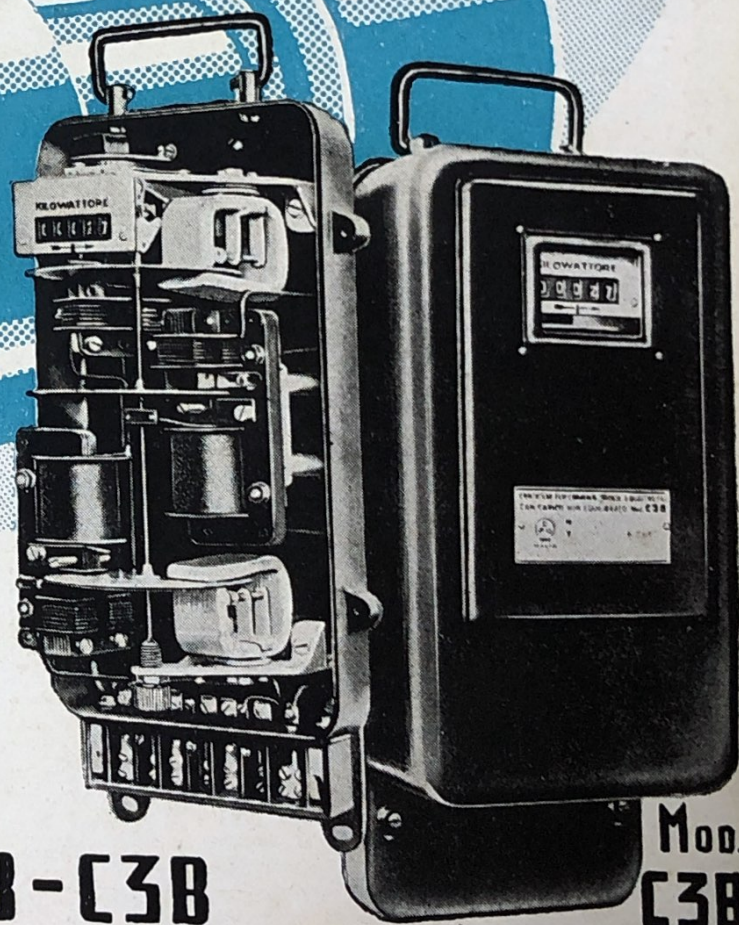
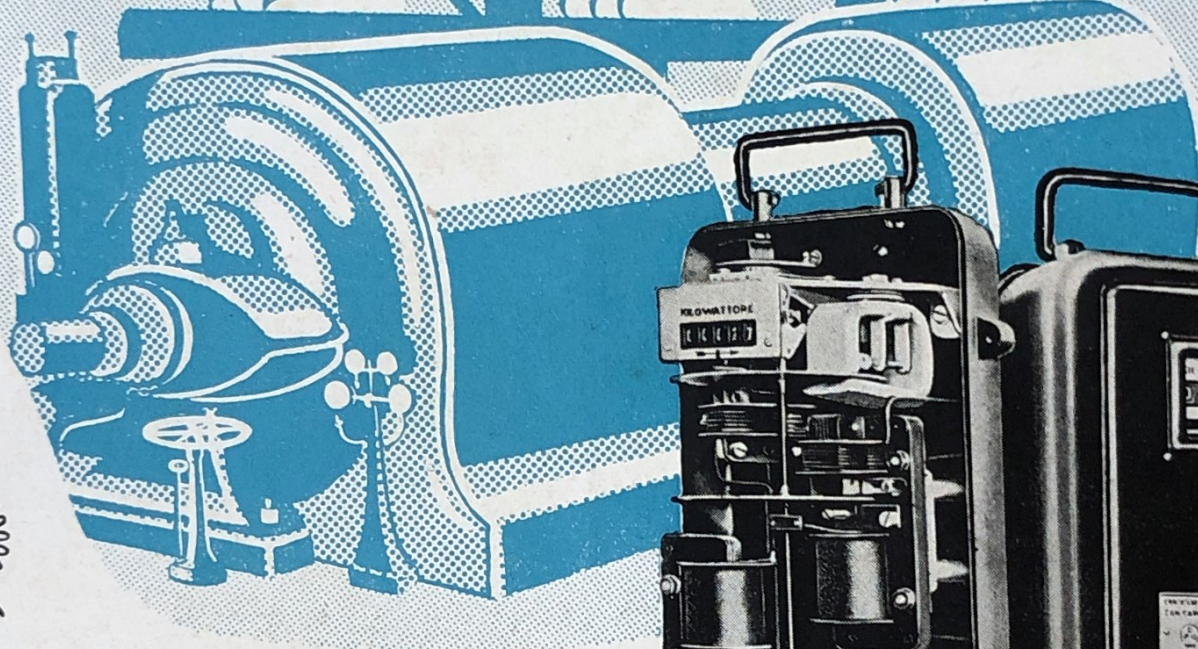
Statistica dei Soci al 31 Dicembre 1938-XVII

Soci annuali che avevano pagato la quota al 31 dicembre 1938 .		N. **168.709**
Nuovi Soci annuali inscritti per il 1938 alla stessa data		» **13.259**
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1937	N. **252.591**	
Nuovi Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1938 .	» **5.443**	
Soci Vitalizi in corso di pagamento rateale al 31 dicembre 1938	» **10.445**	
		» **268.479**
		N. **450.447**

Direttore: Sen. Carlo Bonardi

Direzione e Amministrazione: Consociazione Turistica Italiana - Milano, Corso Italia, 10

Redattore Capo Responsabile: Dott. Attilio Gerelli

Rizzoli & C. - Anonima per l'Arte della Stampa - Milano, Piazza Carlo Erba, 6

Mod.
C2B
Mod.
C3B
ITALIA
CONTATORI TRIFASI
PER CIRCUITI A 3 E 4
FILI CON CARICHI NON
EQUILIBRATI MOD. C2B - C3B
ESECUZIONI:
SPORGENTI - INCASSATI - A DOPPIA TARIFFA
C.G.S.
ISTRUMENTI DI MISURA S
MONZA - VIA MARSALA I

le tre marche del tessuto fine italiano esportato in tutto il mondo

ASTRUM

Zegna

ZEGNA

PREZZO DEL FASCICOLO L. 2,50